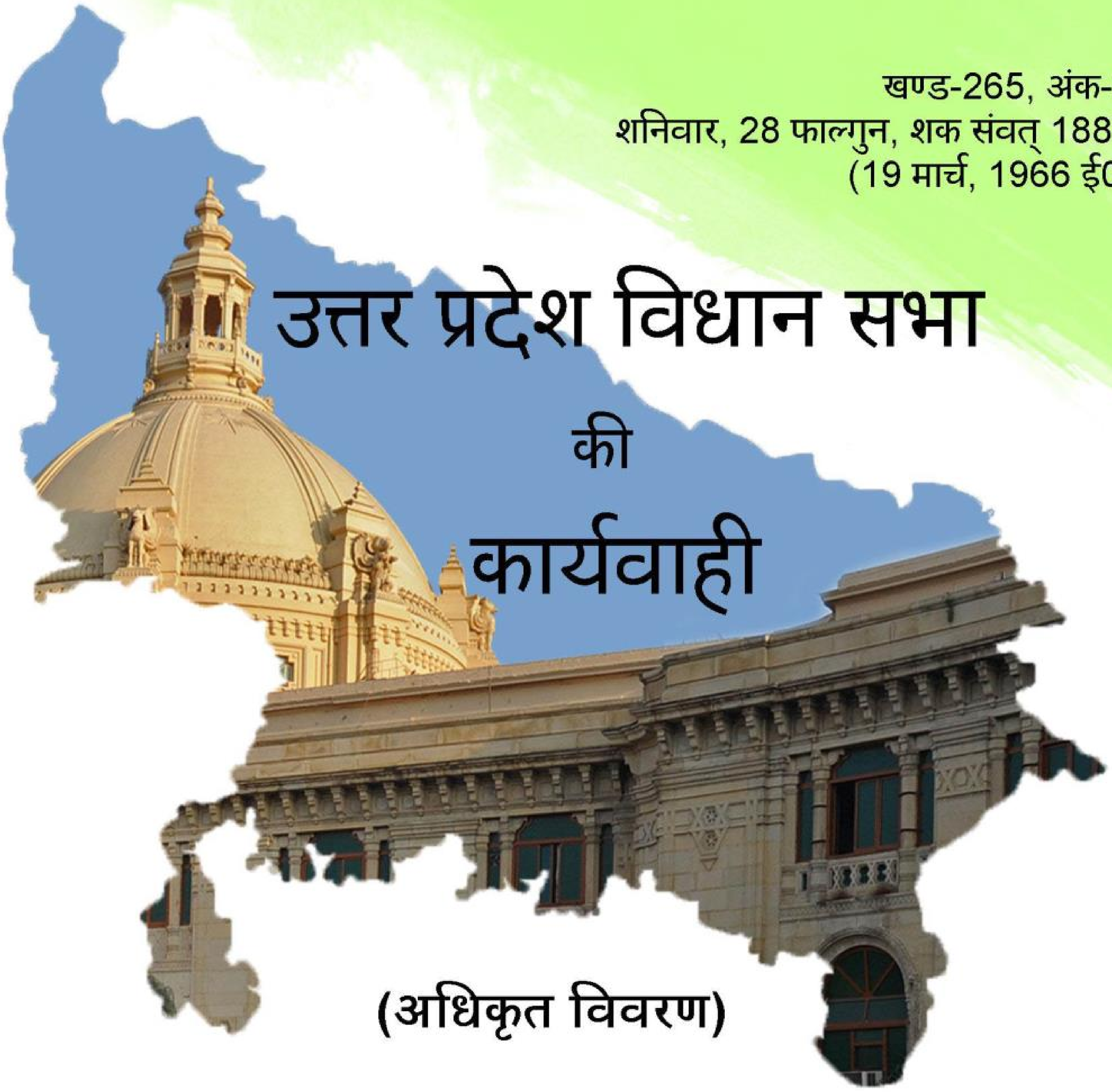
खण्ड-265, अंक-2
शनिवार, 28 फाल्गुन, शक संवत् 1887
(19 मार्च, 1966 ई0)



उत्तर प्रदेश विधान सभा

की

कार्यवाही

(अधिकृत विवरण)

खण्ड 265 में 10 अंक है

उत्तर प्रदेश विधान सभा सचिवालय (कार्यवाही अनुभाग) द्वारा प्रकाशित

मुद्रक:
अधीक्षक, राजकीय मुद्रण एवं लेखन सामग्री, लखनऊ , उत्तर प्रदेश (भारत)
१९६६

मूल्य : बिना महसूल 25 पैसे, महसूल सहित 31 पैसे |
वार्षिक चन्दा : बिना महसूल 10 रुपये, महसूल सहित 12 रुपये |

उत्तर प्रदेश विधान सभा

शनिवार, १९ मार्च, १९६६

विधान सभा की बैठक सभा-मंडप, लखनऊ में ११ बजे दिन में अध्यक्ष, श्री मदनमोहन वर्मा की अध्यक्षता में आरम्भ हुई ।

उपस्थित सदस्य—३२९

अक्षयवरसिंह, श्री
अजीज इमाम, श्री
अब्दुल सभी, श्री
अमजद अली, श्री
अयोध्याप्रसाद, श्री
अली जहीर, श्री सैयद
अवधेशकुमार सिनहा,
अवधेशप्रताप, राजा
अशरफ अली खां, श्री
अहमद बख्श, श्री
इन्द्रपाल, श्री
इरतजा हुसैन, श्री
ईश्वरशरण, श्री
उग्रसेन , श्री
उमादत्त, श्री
उमाशंकर तिवारी, श्री
ऊदल, श्री
ऋषिनारायण शास्त्री, श्री
एस० जी० दत्त, श्री
ए० सी० ग्राइस, श्री
कंधईलाल, श्री
कन्हैयालाल, श्री
कमलापति त्रिपाठी, श्री
कमलासिंह यादव, श्री
कलारानी मिश्रा, श्रीमती
कल्पनाथसिंह, श्री
कल्याणचन्द मोहिले, श्री
(उपनाम छुन्नन गुरु)
कल्याणराय, श्री
काशीप्रसाद द्विवेदी, श्री
किशोरीलाल अग्रवाल, श्री
किश्वर आरा बेगम, श्रीमती
कृष्णसिंह, श्री
कृष्णा, श्री
कृष्णानन्द राय, श्री
केदारनाथ भार्गव, श्री
केशभान, श्री
केशरीप्रसाद पांडेय, श्री
केशव गुप्त, श्री
केशवराम, श्री
केशवसिंह , श्री
कैलाश, श्री
कोतवालसिंह भदौरिया, श्री
खयालीराम, श्री
खुशीराम, श्री
खूबसिंह,श्री
खेमचन्द , श्री
गंगाधरमैठाणी, श्री
गंगाप्रसाद, श्री
गंगाप्रसाद वर्मा, श्री
गंगाप्रसादसिंह, श्री
गंगासिंह विष्ट, श्री
गणेशप्रसाद, श्री
गनेशीलाल चौधरी, श्री
गयाप्रसाद, श्री
गयाप्रसाद मेहरोत्रा, श्री
गिरजाप्रसाद, श्री
गिरधारीलाल, श्री (वाराणसी)
गिरवरप्रसाद, श्री
गुप्तारसिंह, श्री

गुलाबसिंह, श्री
गेंदादेवी, श्रीमती
गोकुलप्रसाद, श्री
गोपीनाथ दीक्षित, श्री
गोविन्दसहाय, श्री
घनश्यामदास, श्री
घासीराम जाटव श्री
चतुर्भुज शर्मा, श्री
चन्दनसिंह, श्री
चन्द्रजीत यादव, श्री
चन्द्रदेव, श्री
चन्द्रपाल, श्री
चन्द्रबलीसिंह, श्री
चन्द्रभानु गुप्त, श्री
चन्द्रसिंह रावत, श्री
चिरंजीलाल जाटव, श्री
चुन्नीलाल, श्री
चैतन्यराजसिंह, श्री
छत्रपति अम्बेश, श्री
छेदालाल चौधरी, श्री
जगदम्बाप्रसाद, श्री
जगदीशनारायण सिनहा, श्री
जगदीशप्रसाद, श्री (बहराइच)
जगदीशप्रसाद, श्री (मुरादाबाद)
जगदीशशरण अग्रवाल एडवोकेट, श्री
जगदीशशरण रस्तोगी, श्री
जगन्प्रसाद रावत, श्री
जगन्नाथ चौधरी, श्री
जगन्नाथ राव, श्री
जगन्नाथसिंह श्री
जगमोहनसिंह नेगी, श्री
जमादारसिंह, श्री
जमीलुर्रहमान किदवई, श्री
जयगोपाल, श्री
जयराम वर्मा, श्री
जसरामसिंह, श्री
जियाउर्रहमान, श्री (उपनाम बबकन)
जुगलकिशोर, आचार्य
जेड० ए० अहमद, श्री
जे० पी० मिश्र, श्री
ज्वालाप्रसाद, श्री
झारखण्डेराय, श्री
झिलमिटराम, श्री
टम्बेश्वर प्रसाद, श्री
डल्लाराम, श्री

डूंगरसिंह, श्री
तेजनारायण त्रिवेदी, श्री
तेजभानसिंह, कुंवर
तेजसिंह, श्री
तेजसिंह, श्री
दयाराम शाक्य, श्री
दशरथप्रसाद, श्री
दीपनारायणसिंह, श्री
दुर्गाप्रसाद, श्री
दुर्योधन, श्री
देवदत्त मिश्र, श्री
देवीदत्त, श्री
देवेन्द्रसिंह, श्री
दौलतलाल, श्री
द्वारकाप्रसाद पांडेय, श्री
द्विजेन्द्रनारायण, श्री
धर्मदत्त वैद्य, श्री
धर्मसिंह, श्री
धूमप्रसाद, श्री
नत्थाराम रावत, श्री
नत्थूसिंह, श्री
नरदेवसिंह, श्री
नरसिंहनारायण पांडेय, श्री
नरेन्द्रसिंह, श्री
नवलकिशोर, श्री
नाथूराम शिक्षक, श्री
नित्यानन्द पांडेय, श्री
नेकराम शर्मा, श्री
नैनसिंह, श्री
नौरंगलाल, श्री
पंचमदास, श्री
परमाईलाल, श्री
पातीराम अहरवार, श्री
पितईराम, श्री
प्रेमसिंह, श्री
फूलसिंह, श्री
बंकटासिंह, श्री (टुन्नू सिंह)
बंशीधर पांडेय, श्री
बंशीलाल, श्री
बद्रीप्रसाद, श्री
बद्रीप्रसाद पालीवाल, श्री
बनारसीदास, श्री
बब्बनसिंह, श्री
बलदेवसिंह आर्य, श्री
बलवानसिंह, श्री

उत्तर प्रदेश विधान सभा

बसन्तलाल, श्री
बसन्तलाल शर्मा, श्री
बसन्तसिंह, श्री
बांकेलाल, श्री
बालकराम वैश्य, श्री
बालोजी अग्रवाल, श्री
बिपिनबिहारी तिवारी, श्री
बिशनलाल यादव, श्री
बृजभूषणशरण, श्री
बृजमोहनलाल गुप्त, श्री
बृजराजसिंह, श्री
बृजरानी, श्रीमती
बृजेश्वर सहाय, श्री
बेदराम, श्री
बैजनाथसिंह वैद्य, श्री
बैजूराम, श्री
ब्रह्मदत्त मायर, श्री
भगवानदास बरनवाल, श्री
भगवानदास यादवेन्दु, श्री
भगवानदीन, श्री
भगवान सहाय, श्री
भगौतीदीन, श्री
भानुप्रतापसिंह, श्री
भीखालाल, श्री
भीमाप्रसाद, श्री
भूपसिंह, श्री
मंगल, श्री
मंगलदेव, श्री
मंगलप्रसाद आर्य, श्री
मतोलासिंह, श्री
मन्नालाल, श्री
महमूद हसन खां, श्री
महरामसिंह, श्री
महादेव, श्री
महावीरप्रसाद, श्री
महावीरप्रसाद श्रीवास्तव, श्री
माताप्रसाद, श्री
माधवप्रसाद त्रिपाठी, श्री
मान्धातासिंह, श्री
मुकन्दीलाल बैरिस्टर, श्री
मुकुटबिहारीलाल, श्री
मुजफ्फर हसन, श्री
मुन्नूसिंह, श्री
मुमताज मुहम्मद खां, श्री
मुरलीधर कुरील, श्री
मुलतानसिंह, श्री
मुहम्मद रफी खां, श्री
मुहम्मद हुसैन, श्री
मूलचन्द शास्त्री, श्री
मेवालाल जायसवाल, श्री
मेड़ीलाल, श्री
मैनेजरसिंह, श्री
मोहनलाल, आचार्य
मोहनलाल अहिरवार, श्री
मोहनलाल वर्मा, श्री
मोहनसिंह, श्री
यशोदादेवी, श्रीमती
यादवेन्द्रदत्त, श्री
यादवेन्द्रसिंह, श्री (लल्लन जी)
योगेश्वरप्रसाद खंडूड़ी, श्री
रक्षपालसिंह, श्री
रघुनाथ, श्री
रघुनाथप्रसाद, श्री
रघुनाथसिंह, श्री
रघुवीरराम, श्री
रघुवीरसहाय कैथवार, श्री
रघुवीरसिंह, श्री
रतीपाल, श्री
रणबहादुरसिंह, श्री
रमाकान्तसिंह, श्री
राजदेव, श्री
राजनाथसिंह, श्री
राजनारायण, श्री
राजनारायण मिश्र, श्री
राजनारायणसिंह, श्री
राजाराम, श्री
राजेन्द्रकिशोरी, श्रीमती
राजेन्द्रकुमारी बाजपेयी, डाक्टर
राजेन्द्रसिंह, श्री
राजेन्द्रसिंह यादव, श्री
राधेश्याम शर्मा, श्री
रामअधार कनौजिया, श्री
रामअधीनसिंह, श्री
रामआसरे वर्मा, श्री
रामकिंकर, श्री
रामकिशोर त्रिपाठी, श्री
रामकिशोर वर्मा, श्री
रामकुमार शास्त्री, श्री
रामचन्द्र विकल, श्री
रामजीलाल सहायक, श्री

रामनाथ पाठक, श्री
रामपाल त्रिवेदी, श्री
रामपालसिंह, श्री
रामप्यारे, श्री
रामप्रसाद देशमुख, श्री
रामबली मिश्र, श्री
रामभजन, श्री
राममूर्ति, श्री
रामरती, श्रीमती
रामलखन वकील, श्री
रामलखन शुक्ल, श्री
रामलाल, श्री
रामसमझावन, श्री
रामसिंह, श्री (एटा)
रामसिंह, श्री (सहारनपुर)
रामसुन्दर पांडेय, श्री
रामसुन्दर शास्त्री, श्री
रामसूरतप्रसाद, श्री
रामस्वरूप भारतीय, श्री
रामायणराय, श्री
रामेश्वरनाथ, श्री (उपनाम चौबे)
रियासत हुसैन, श्री
रुकुमसिंह राठौर, कुंवर
रुद्रप्रतापसिंह, कुंवर
लखपतराम शर्मा, श्री
लखीसिंह, श्री
लालबहादुरसिंह, श्री (जौनपुर)
लालबहादुरसिंह, श्री (वाराणसी)
लोकपालसिंह, श्री
वसी नकवी, श्री
विक्रमशाह, राजा
विचित्रनारायण शर्मा, श्री
विजयपालसिंह, श्री
विजयशंकर, श्री
विजयशंकरसिंह, श्री
विजयसिंह, श्री
विनयलक्ष्मी सुमन, श्रीमती
विश्वनाथ पांडेय 'प्रणव', श्री
विश्वनाथप्रसाद, श्री
विष्णुप्रतापसिंह श्री
वैजनाथ पांडेय, श्री
शंकरलाल, श्री
शकुन्तलादेवी, श्रीमती
शकुन्तला नायर, श्रीमती
शराफत हुसैन रिजवी, श्री
शशिभूषणसिंह, श्री
शान्तिचन्द्र शुक्ल, श्री
शारदानन्द, श्री
शिवचरण, श्री
शिवनाथसिंह, श्री
शिवराजसिंह, श्री
शिवेन्द्रप्रताप, श्री
शीतलप्रसाद, श्री
शुगनचन्द मजदूर, श्री
श्यामलाल, श्री
श्यामसुन्दर शुक्ल, श्री
श्रीपालसिंह, कुंवर
श्रीराम, श्री
श्रीराम तिवारी, श्री
सईद अहमद, श्री
सत्यदेव, श्री
सत्यनारायण पांडेय, श्री
सन्तसिंह यदुवंशी, श्री
सहदेवसिंह, श्री
सियाराम गंगवार, डाक्टर
सुखनलाल, श्री
सुखदेवप्रसाद, श्री
सुखरामदास, श्री
सुखलाल, श्री (इटावा)
सुधानाप्रसाद गोस्वामी, श्री
सुरजनराम विशारद, श्री
सुरेन्द्रदत्त बाजपेयी, श्री
सुरेन्द्रविक्रम, श्री
सुशीला रोहतगी, श्रीमती
सूबेदारसिंह, श्री
सूरजलाल गुप्त वकील, श्री
सेवाराम, श्री
सोहनलाल धुसिया, श्री
हमीद खां, श्री
हरिगैनराम श्री
हरिनाथतिवारी एडवोकेट, श्री
हरीदत्त काण्डपाल, श्री
हरीसिंह, श्री
हिम्मतसिंह, श्री
हुकुमसिंह विसेन, श्री
हेमराज, श्री
हेमवतीनन्दन बहुगुणा, श्री
होतीलाल अग्रवाल, श्री
होरीलाल यादव,

वित्त मंत्री, श्री कैलाश प्रकाश तथा गृह उप मंत्री, श्री शिवप्रसाद गुप्त भी उपस्थित थे।

विधान सभा सचिवालय उत्तर प्रदेश

गृह मन्त्री द्वारा कथित गलत बयानी करने के सम्बन्ध में विशेषाधिकार की अवहेलना के प्रश्न की सूचना

श्री नाथराम शिक्षक (जिला इलाहाबाद)—

अध्यक्ष महोदय, अभी तक कोरम नहीं हो पाया है ।

श्री रामसुन्दर पांडेय (जिला आजमगढ़)—

हम लोगों से उन लोगों की तादाद बहुत कम है ।

श्री लखीसिंह (जिला मथुरा)—

शनिश्चर को बैठक करने का यह परिणाम है । इस दिन छुट्टी रहे ।

श्री अध्यक्ष—

मैं माननीय उपनेता सदन से निवेदन करूंगा कि सदन में कोरम रखना सरकार की जिम्मेदारी है और विशेष रूप से जब बजट सैशन चल रहा हो तो यह जिम्मेदारी और ज्यादा हो जाती है । कोरम न होने का परिणाम यह हो सकता है कि सदन स्थगित कर दिया जाय ।

श्री रामसुन्दर पांडेय—

आप यह कई बार दोहरा चुके हैं और बार बार अवहेलना करने पर सरकारी पक्ष के विरुद्ध कार्यवाही होनी चाहिये । सदन को स्थगित करें (आप)

माल मंत्री के सभा सचिव (श्री रामकुमार शास्त्री)—

अवहेलना करने की हम लोगों की जुर्रत कैसे हो सकती है ?

श्री अध्यक्ष—

मैं समझता हूं कि सरकार इस बात का ध्यान रखेगी ।

श्री रामसुन्दर पांडेय—

आप सीमा बांधिये । बार-बार ऐसा नहीं होना चाहिये ।

श्री अध्यक्ष—

एक मर्तबा मैंने सदन सारे दिन के लिये स्थगित किया । उसके उपरान्त, मुझे खेद है कि आपने टीकायें ऐसी कीं जिनसे यह भान होता था कि आपकी वास्तविक इच्छा कुछ और है मेरा खयाल है कि मैं.....

श्री टम्बेश्वरप्रसाद (जिला सीतापुर)—

आप आक्षेप कर रहे हैं हम लोगों पर । कांग्रेसवालों को समय दे रहे हैं । अभी कोरम नहीं हुआ है ।

श्री रामसुन्दर पांडेय—

आपने जो आक्षेप किया है । मैं उसके विवाद में तो नहीं जाना चाहता हूं लेकिन आप हमें वह दिनांक और समय बता दें ताकि हम अपनी बात को साफ कर सकें, जब हमने टीका की आपके सदन स्थगित करने पर ।

श्री अध्यक्ष—

अच्छा, मैं बतला दूंगा ।

श्री टम्बेश्वरप्रसाद--

आपने विरोध पक्ष पर जो आक्षेप किया है, उसके विरोध में हम लोग ५ मिनट के लिये सदन का त्याग करते हैं ।

(जनसंघ दल के सदस्य सदन त्याग कर चले गये ।)

श्री अध्यक्ष--

अब कोरम हो गया है ।

मेरे पास कुछ सूचनायें आई हैं । एक विशेषाधिकार की है जिसमें माननीय बसंतसिंह का कहना है कि कल दिनांक फलां-फलां गृह मंत्री ने लगोना, जिला बिजनौर, में होली के अवसर पर घटित साम्प्रदायिक दंगे की स्थिति पर वक्तव्य देते हुए सदन को बिलकुल गलत सूचनायें देकर आदरणीय सदन को प्राप्त विशेषाधिकार की अवहेलना की है । अस्तु मैं गृह मंत्री के विरुद्ध विशेषाधिकार की अवहेलना का नोटिस देता हूं । अपने लिखित वक्तव्य में मंत्रीजी ने कहा कि प्राप्त सूचनाओं के अनुसार ये ये बातें हुई और उनके आधार पर उन्होंने लिखित वक्तव्य यहां पढ़ा । जैसा मैं, २-३ दिन हुए, इस आदरणीय सदन के समक्ष निवेदन कर चुका हूं, जो सूचनायें सरकारी कर्मचारियों से प्राप्त होती हैं, यदि वे त्रुटिपूर्ण हैं या गलत हैं तो उसका दायित्व मंत्री जी के ऊपर नहीं होता है जब तक यह सिद्ध न हो कि उन्होंने सदन को धोखा देने के लिये प्राप्त सूचनाओं के विरुद्ध जानबूझ कर गलत बात कही है । यह तो सम्भव हो सकता है कि आप सरकार के ऊपर दबाव डालें कि वह उन अधिकारियों के विरुद्ध कार्यवाही करे जिन्होंने गलत सूचनायें दी हैं, लेकिन विशेषाधिकार का प्रश्न न अधिकारियों के विरुद्ध और न मंत्रियों के विरुद्ध पैदा होता है । अतः मैं इसे अस्वीकार करता हूं ।

श्री बसन्तसिंह (जिला बिजनौर)--

हमारे पास दूसरा कौन सा अस्त्र है कि अधिकारी गलतबयानी करते रहें और सरकार के मंत्री उन पर मोहर लगाते रहें ? अगर आप इसकी जानकारी हमको दे दें तो इसे अस्वीकार कर दें । वरना इस सदन की गरिमा को मंत्री कम कर रहे हैं । सरकार के ऊपर नियंत्रण का आप ही माध्यम हो सकते हैं । अगर घटनास्थल पर पुलिस कोई कार्यवाही करती तो घटना होती ही नहीं । उन्होंने कहा कि आग बुझाने के लिये बाहर से मशीनें मंगवाई गई । मैं जानता हूं कि कोई भी इस प्रकार का प्रबन्ध नहीं किया गया । मंत्री अपने दायित्व को समझते हैं । आप हमारे विशेषाधिकारों का संरक्षण करें, इसके लिये और कौन सी चीज रह जाती है । वास्तव में मंत्री जी को ही इसका जिम्मेदार ठहराया जाना चाहिये ।

श्री अध्यक्ष--

अपने निर्णय को देने के साथ ही साथ, पहले निर्णय जो यहां हो चुके हैं, उनको भी मैंने आपके सामने रखा । मैंने यह कहा था कि उन निर्णयों के आधार पर यह संभव नहीं है कि हम किसी अधिकारी के विरुद्ध कोई विशेषाधिकार की अवहेलना का प्रश्न उठा सकें अथवा मंत्रियों के विरुद्ध, प्राप्त सूचना के आधार पर बयान देने पर कोई विशेषाधिकार का प्रश्न नहीं उठा सकते । इसलिये इसका प्रश्न नहीं उठता ।

श्री बसंतसिंह--

इसका मतलब तो यह हो गया कि मंत्री कोई भी गलतबयानी करता रहे, उसका कोई उत्तरदायित्व ही नहीं रह गया ।

श्री भगवानदास यादवेन्दु (जिला आगरा)--

सैंकड़ों दूकानों को लूट लिया गया, गल्ले की दूकानों को लूट लिया और आग लगा दी । पुलिस के बहुत से जवान वहां मौजूद थे लेकिन उन्होंने कोई व्यवस्था नहीं की ।

श्री अध्यक्ष--

माननीय यादवेन्द्र जी मैंने आपको बुलाया नहीं है और आप बोल रहे हैं ।

श्री उग्रसेन (जिला देवरिया)--

जिन मसजिदों का नाम लिया गया है, वे वहां हैं ही नहीं ।

श्री बसन्तसिंह--

मैं निवेदन करना चाहता हूं कि आपने यह व्यवस्था दी है कि अधिकारियों के विरुद्ध कोई विशेषाधिकार का प्रश्न नहीं उठाया जा सकता और मंत्री भी अगर झूठ बोले तो उसके वि द्ध भी कोई विशेषाधिकार का प्रश्न नहीं उठाया जा सकता ।

श्री अध्यक्ष--

आप जो कह रहे हैं, वह मैंने नहीं कहा ।

श्री बसंतसिंह--

तो मैं पूछना चाहता हूं कि फिर जनतंत्र के अधिकारों की रक्षा कैसे होगी । अधिकारी अपनी गलती को मानते नहीं हैं, इसलिये मंत्रियों पर अन्ततोगत्वा जिम्मेदारी आपको डालना चाहिये । अगर आपने सब को उनकी जिम्मेदारी से बरी कर दिया तो अधिकारी अपनी गलती को मानेंगे नहीं और मंत्री गलत चीज को प्रस्तुत करते रहेंगे और हम उन पर कोई दबाव नहीं डाल सकेंगे । अगर आप किसी पर उत्तरदायित्व नहीं डालेंगे तो जनतंत्र के अधिकारों की रक्षा न हो सकेगी । मंत्री अपने विभाग की कार्यक्षमता को दिखाने के लिये गलत बयान देते रहेंगे ।

श्री रामसुन्दर पांडेय--

श्रीमन्, मैं एक पुरानी बात का स्मरण दिलाना चाहता हूं । एक बार आपने इसी सदन में कहा था और अब आप उसका उद्धरण भी दे रहे हैं कि जब मंत्री अधिकारियों की रिपोर्ट पर इस सदन में अपनी बात कहते हैं और यह बात हो सकती है कि सरकारी अधिकारी गलत बात कहते हों, और उसके कारण से मंत्री गलत बताते हों तो किसके खिलाफ विशेषाधिकार का सवाल उठेगा ? एक मर्तबा आपने समस्त विरोधीदल के नेताओं और सरकारी दल के लोगों को अपने कक्ष में बुला कर विचार विनिमय किया था । उस वक्त आपने कहा था कि एक रास्ता ऐसा जरूर निकालना चाहिये कि अगर कोई अधिकारी गलतबयानी करे और इस तरह सदन में मंत्री को गलत बात कहने के लिये फंसा दे, तो उसके खिलाफ कोई न कोई कार्यवाही होनी चाहिये । श्रीमन्, एक बार नहीं कई बार इस सदन में ऐसे अधिकारियों के खिलाफ विशेषाधिकार के सवाल उठे ।

अब प्रश्न यह आता है कि अधिकारी ने गलत बतला दिया और मंत्री ने उसके आधार पर गलत बोल दिया या सही बोल दिया, इसका फैसला आपको करना होगा । एक माननीय सदस्य किसी क्षेत्र से आता हैं और आपके सामने आंखों देखी घटना रखता है लेकिन मंत्री जी सरकारी अधिकारियों की रिपोर्ट पर अपना बयान देते हैं और सरकारी अधिकारी अपने कृत्यों को छिपाने के लिये कैसे सही बात कहेगा ? अब इसका निर्णय आपको करना है कि आप अधिकारी और मंत्री के मुकाबले में उस माननीय सदस्य को वरीयता देते हैं अथवा नहीं कि जिसने अपनी आखों उस घटना को देखा है । जब इस सदन में माननीय सत्यवीर जी और अन्य सदस्यों ने इस बात को प्रमाणित कर दिया कि घटना इस प्रकार घटी और अगर माननीय गृह मंत्री जी गलत उत्तर दे रहे हैं तो साफ हो गया कि माननीय सदस्य की बात सही है और मंत्री जी की बात गलत है और इसलिये माननीय गृह मंत्री जी के विरुद्ध विशेषाधिकार का मामला बनता है ।

[श्री रामसुन्दर पांडेय]

अगर आप इस की इजाजत नहीं देते हैं तो इस सूबे में सरकारी अधिकारी सरकार के ऊपर हावी हो जायेंगे, वह कुकृत्य करते हैं और यह गृह मंत्री जी उन के कुकृत्यों को छिपाते है और इसका फल यह होता है कि प्रदेश में कानून कायदा खत्म हो जाता है। इसलिये मेरी प्रार्थना है कि आप इस विशेषाधिकार के प्रश्न को मंजूर करें।

श्री नेकराम शर्मा (जिला अलीगढ़)—

श्रीमन्, आप की कृपा से हम लोग कुछ दिन पहले अभी पंजाब गये थे और हम ने वहां की विधान सभा की कार्यवाही देखी। वहां पर इस तरह का प्रश्न उठा तो वहां के माननीय अध्यक्ष ने व्यवस्था दी कि सरकारी कर्मचारी के खिलाफ प्रिविलेज का सवाल आना चाहिये अगर वह गलत उत्तर देता है। इस सदन में आदत पड़ गई है कि जो भी उत्तर आता है, उसको यहां वैसा ही मंत्री जी पढ़ देते हैं और बाद में कई बार उत्तर में संशोधन भी करने पड़े हैं और गलत उत्तर की जिम्मेदारी भी उन्होंने ली है। ऐसी हालत में अब आपही रक्षा कर सकते हैं कि क्या तरीका हो जिससे गलत उत्तर न आये और आये तो क्या कार्यवाही हो। इसलिये मेरा निवेदन है कि आप विशेषाधिकार अवहेलना का प्रश्न लाने की आज्ञा दे दें क्योंकि जब आप इस मामले को विशेषाधिकार समिति को भेज देंगे तो मंत्री जी की और सरकारी कर्मचारी की बात सुनने के बाद विशेषाधिकार समिति निर्णय लेगी। यह बड़ी भारी समस्या है गलत उत्तर आने की, इस में आप का हम हस्तक्षेप चाहते हैं आप इस संबंध में सदन की और माननीय सदस्यों के अधिकारों की रक्षा करें और ऐसा उपाय ढूंढे जिस से इन बातों का समाधान हो जाय।

श्री उग्रसेन—

कुछ मंत्री जी को भी कहना है?

श्री अध्यक्ष—

अभी तो आप व्याकुल हैं, आप ही कह लें।

श्री टम्बेश्वरप्रसाद—

अध्यक्ष महोदय, मेरा निवेदन है कि माननीय गृह मंत्री जी ने इस के पूर्व भी चार बार यहां गलतबयानी की है। इसलिये मैं निवेदन करूंगा कि हमारे श्री बसंत सिंह जी उस जलूस के साथ ही थे और जो बयान यहां आये हैं कमिश्नर के उसमें, और जो बयान मंत्री जी ने दिये हैं उसमें, बहुत आपस में इखतलाफ है। इससे यह भावना निकलती है कि अगर सरकारी अधिकारियों के बयान सही होते और मंत्री जी जानबूझकर उन को छिपाने की कोशिश न करते तो कमिश्नर के बयान में इखतलाफ क्यों होता। इस वास्ते में चाहता हूं कि आप इसे विशेषाधिकार समिति के समक्ष भेजने की आज्ञा दें और उससे इस बास्तें का समाधान हो जायगा। इस प्रदेश में इस तरह से सुनियोजित दंगे हों यह एक बहुत ही चिन्ता का विषय है।

श्री अध्यक्ष—

इस सम्बन्ध में मैं निवेदन कर दूं कि एक मौलिक सिद्धान्त यह है कि जानबूझ कर अगर कोई व्यक्ति सदन को धोखा देने के लिये गलत बयान करता है या झूठ बोलता है तो वह सदन का अपमान करता है यह निश्चित रूप से सभी लेखकों ने और निर्णयों ने सिद्ध किया है। यह "मेज प्रेक्टिस" के १७ वें एडीशन में ११५ पेज पर दिया है कि "The House may treat the making of a deliberately misleading statement as accontempt" यानी जानबूझ कर गलतबयानी और धोखा देने के लिये अगर कोई वक्तव्य दिया जाय तो वह सदन का अपमान है। इसी तरह से अगर आप सन् ५२ से ६२ तक के अध्यक्ष पद से दिये गये संकलन को देखें तो इसके पृष्ठ ३०७ पर निर्णय नंबर १ है कि जानबूझकर तथ्यों को छिपाने पर ही किसी सदय के विरुद्ध विशेषाधिकार की अवहेलना का प्रश्न उठाया जा सकता है। अभी माननीय टम्बेश्वर प्रसाद जी ने ठीक कहा कि जानबूझकर जहां पर गलतबयानी होगी वहां सदन का अवमान

उपस्थित हो जायगा। अब हमारे सामने प्रश्न यह आता है कि अगर कोई अधिकारी जानबूझ कर झूठी सूचना गलत सूचना मंत्री को देते हैं तो उसके विरुद्ध हम क्या कर सकते हैं। जहां तक हमारे संकल्पों और निर्णयों का सवाल है बराबर यह निश्चय होता रहा है कि चूंकि अधिकारी का प्रत्यक्ष सम्बन्ध इस सदन से नहीं है इस कारण से केवल सूचना के आधार पर उसके विरुद्ध हम विशेषाधिकार की अवहेलना का प्रश्न उठायें, गलत होगा। यह नहीं हो सकता है। मैं स्वयं अनुभव करता हूं और मैं इस आदरणीय सदन के माननीय सदस्यों से सहानुभूति रखता हूं कि माननीय सदस्यों की एक विशेष और स्पष्ट सूचना के विरुद्ध जब कोई वक्तव्य यहां सदन में होता है, तो हमारे लिये कठिनाई यह होती है कि किसकी बात सही मानी जाय। इसके सम्बन्ध में निवेदन यह भी है कि कई कांग्रेस के सदस्यों ने भी मुझ से कहा कि कोई ऐसा तरीका हो कि विशेषाधिकार की अवहेलना के लिये हम ऐसे अधिकारियों को दंडित कर सकें। इस सम्बन्ध में मैंने आदरणीय सदन के कुछ नेताओं से विचार विमर्श किया लेकिन जो कठिनाई मेरे मस्तिष्क में उठी वह यह है कि हम किसी नये विशेषाधिकार का निर्माण नहीं कर सकते हैं। हमारे विशेषाधिकार वे ही हैं जो १९५० में युनाइटेड किंगडम में अर्थात इंगलैंड में विद्यमान थे हाउस आफ कामन्स में। ऐसी स्थिति में हम कोई नये विशेषाधिकार अपने लिये रचें, यह सम्भव नहीं हो सकता है। अगर यह नहीं हो सकता है तो प्रश्न यह आता है कि हम क्या कर सकते हैं। जहां तक मंत्री का प्रश्न है अगर वे गलत बयानी जानबूझ कर करते हैं या अपनी सूचना के विरुद्ध कोई बयान करते हैं और इससे सदन को धोखा देते हैं तो इसमें कोई शंका नहीं है कि वे इस सदन का अवमान करते हैं। ऐसी परिस्थिति में अगर सूचना के आधार पर कोई गलत बयानी होती है तो हम क्या कार्यवाही करें। इसके महत्व और गम्भीरता यह है को हम लोग सब समझ लें। इसकी गम्भीरता आप इस पर विचार करें कि यहां पर प्रत्येक सदस्य अपनी सूचनाओं के अनुसार प्रश्न करता है, प्रत्येक सदस्य अपने भाषणों में अपनी सूचनाओं को समाविष्ट करता है, तो क्या यह सम्भव हो सकेगा कि अगर कोई सदस्य अपनी सूचनाओं के आधार पर कोई विचार प्रस्तुत करे और वह बात गलत सिद्ध हो तो क्या हम उसके विरुद्ध विशेषाधिकार अवहेलना का प्रश्न उठा सकें। यदि ऐसा हो जायगा तो इस आदरणीय सदन के माननीय सदस्यों को जिनको स्वतंत्रतापूर्वक वक्तव्य देने का अधिकार है, उसके ऊपर कितना बड़ा आघात पहुंचेगा, यह आप सोचें।

श्री रामसुन्दर पांडेय—

श्रीमन्, हमारा कहने का अभिप्राय यह है कि कि अगर किसी माननीय सदस्य ने अपनी सूचना के आधार पर नहीं बल्कि अपनी आंखों से देखी घटना का जिक्र किया हो तो क्या हो ?

श्री अध्यक्ष—

मैं उसी प्रश्न पर आ रहा हूं। मैं पहले आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि जहां पर माननीय सदस्य को अपने विचारों को प्रस्तुत करने के लिये स्वतंत्रतापूर्वक पूर्ण अधिकार हो वहां पर यदि विशेषाधिकार अवहेशना की तलवार उनके सिर पर हर समय टंगी रहे तो उनके अधिकारों पर कितना बुरा प्रभाव पडेगा, यह हम सब लोग समझ सकते हैं। अब प्रश्न यह आ जाता है कि कुछ माननीय सदस्य यह कह सकते हैं कि हमने अपनी आंखों देखी घटना सदन के सामने प्रस्तुत की, किसी सूचना की नहीं है। इसी प्रकार से जो उसका प्रतिवाद कर रहा है उस बात को वह कह सकता है कि हमने अपनी आंखों देखी घटना प्रस्तुत करी। तो वाद विवाद यह आ जाता है कि कौन सच बोलता है कौन झूंठ बोलता है। अब सच और झूंठ, इन बातों का निर्णय करने के लिये यहां शहादत ली जाय, यह तो सम्भव नहीं है। अब यह प्रश्न उठता है कि विशेषाधिकार समिति, जरा आप समझ लें, के समक्ष यह प्रश्न भेजा जाय कि बात कौन सी सच है। क्या यह सम्भव है ? विशेषाधिकार समिति केवल उन प्रश्नों पर विचार कर सकती है जिनके सम्बन्ध में अध्यक्ष प्रागदर्शन में समझें कि सदन का अवमान हुआ है या विशेषाधिकार की अवहेलना हुई है। आप सब जानते हैं कि विशेषाधिकार समिति को जो प्रश्न सुपुर्द किये जाते हैं वे प्रश्न ऐसे होते

[श्री अध्यक्ष]

हैं कि जिन के सम्बन्ध में अध्यक्ष का मत यह होता है कि प्रागदर्शन में विशेषाधिकार की अवहेलना हुई या सदन का अवमान हुआ। अगर इस परिणाम पर हम न पहुंचें तो उस सूरत में हम विशेषाधिकार समिति को अन्वेषणार्थ कोई विषय भेज नहीं सकते। तो ऐसी दशा में हमारे सामने क्या चारा है।

मैं इस सदन और माननीय मंत्रिमंडल से स्पष्ट रूप से कहना चाहता हूं कि कई बार मैंने अनुभव किया और इस बात को जाना कि गलत सूचनायें दी गई हैं और मुझे अभी तक केवल एक बार सूचना माननीय मुख्य मंत्री से मिली कि अमुक व्यक्ति ने गलत सूचना दी थी उसके विरुद्ध हमने कार्यवाही की है। अन्य जो गलत बातें आयी उनके सम्बन्ध में मंत्रियों ने कोई सूचना नहीं दी मैं चाहूंगा कि जहां पर चैलेन्ज इस किस्म का हो कि यह बात गलत है वहां पर मंत्री का यह कर्त्तव्य हो जाता है कि वह उसका अन्वेषण एक ऐसे अभिकरण द्वारा एक ऐसी एजेन्सी द्वारा कराये जिससे सदन के माननीय सदस्य संतुष्ट हो सकें और उस अधिकारी के ऊपर अगर गलत सूचना हो तो कड़ी से कड़ी कार्यवाही की जाय। यह मेरा मंत्रियों से आग्रह है। साथ ही साथ मैं यह चाहूंगा इस आदरणीय सदन के सामने हम विवाद तो नहीं होने देंगे लेकिन इस सदन को सूचना मिल जानी चाहिये कि उचित कार्यवाही अमुक अधिकारी के विरुद्ध की गई जिस ने गलत सूचना दी थी ताकि हमें संतोष हो कि आप अपने कर्तव्यों के प्रति जागरूक हैं। ऐसा मेरा मत है।

श्री नेकराम शर्मा —

मत नहीं श्रीमन्, डायरेक्शन दीजिये।

श्री अध्यक्ष—

पहले आप मेरी बात सुन लें बाद में आप कह लीजियेगा। खेद प्रकट कर देने से कुछ परिमार्जन हो जाता और संसदीय परम्परा यह अवश्य रही है कि अगर कोई व्यक्ति खेद प्रकट कर दे तो साधारणतया विशेषाधिकार के सिलसिले में वह स्वीकार होना चाहिये। लेकिन इस को स्वीकार करते हुये भी मुझे माननीय मुख्य मंत्री से विशेष रूप से आग्रहपूर्वक एक निवेदन करना है कि जो इस थोड़े से समय में मेरे सामने ऐसी बातें आयीं जब कि यह स्वीकार किया गया मन्त्रियों द्वारा कि जो सूचना उन्होंने सदन में दी थी वह गलत थी तो वह सूचना गलती से स्वीकृत की। उन्होंने स्वयं अन्वेषण कर के अपनी तरफ से प्रस्तुत नहीं की बल्कि जब उन के विरुद्ध विशेषाधिकार का प्रश्न उठाया गया तब वह जवाब दिया गया।

ऐसी अवस्था में मैं यह समझता हूं कि एक बड़ी गम्भीर परिस्थिति का हमें सामना करना पड़ रहा है। मंत्रिमंडल की तरफ से एक मर्तबा नहीं दो मर्तबा नहीं १ महीने में चार चार मर्तबा ऐसे अवसर मिल जायं जब कि यह मालूम हो कि गलत सूचनायें दी जा रही हैं तो उस हालत में मैं समझता यह हूं कि यह आवश्यक हो जाता है हमारे लिये, कि हम कोई ऐसी पद्धति या प्रक्रिया अंगीकार करें जिस के द्वारा इन अधिकारियों के ऊपर पूरा नियंत्रण रख सकें और उचित सजा दी जा सके ताकि वह इस असावधानी का परिहार करें। अधिकारी वर्ग को यह अच्छी तरह से समझना चाहिये कि इस आदरणीय सदन में कही गयी एक-एक बात अपना महत्व रखती है और विशेषरूप से सरकार की तरफ से कही गयी बातें इतनी नपी तुली होनी चाहिये कि जिनके सम्बन्ध में इस प्रान्त और इस प्रान्त के बाहर किसी को भी शंका नहीं कि वे गलत हैं। अगर इतना विश्वास हमारी सरकार के मंत्री जन समुदाय तथा इस सदन में पैदा नहीं करेंगे तो फिर इस सदन का काम चलाना मेरे लिये अत्यन्त दुष्कर हो जाय। इसलिये मैं माननीय मुख्य मंत्री जी से कहूंगा कि वह विशेष रूप से अपने अधिकारियों को सूचित करें और आगाह कर दें कि अगर कोई भी इस किस्म की गलत सूचना मेरे पास आयेगी तो मैं उनके विरुद्ध कार्यवाही करूंगी और जो कार्यवाही होगी उसकी सूचना इस आदरणीय सदन को देनी होगी।

श्री उग्रसेन—

माननीय गृह मंत्री ७ बार खेद प्रगट कर चुके हैं तो वह क्या मानेंगे ?

श्री अध्यक्ष—

अब मैंने निवेदन कर दिया और यही मेरी व्यवस्था है।

श्री टम्बेश्वर प्रसाद—

मैं गृह मंत्री जी से इतना निवेदन कर दूं कि वह इसकी जांच करेंगे।

श्री अध्यक्ष—

मैंने इतनी बात कह दी। क्या इस पर भी आवश्यकता है कि मैं माननीय गृह मंत्री से कहूं कि जो बातें विशेषाधिकार के सम्बन्ध में कही गयी हैं उनके सम्बन्ध में वह अन्वेषण करें ? उनका कर्त्तव्य हो जाता है।

श्री नेकराम शर्मा—

आप संतुष्ट हो जायं और सदन में बार-बार मंत्री जी इस बात को दोहरायें इसके लिये आप व्यवस्था कर दें कि उस मंत्री को इस सदन में कभी वक्तव्य न देने दें और न प्रश्नों का उत्तर देने दें। इतना आप जरूर कर सकते हैं अगर मंत्री जी आप की बात और सदन की बात नहीं मानते हैं।

श्री अध्यक्ष—

अच्छी बात है।

श्री उग्रसेन—

मुख्य मंत्री को यह कह दें कि जो मंत्री सही बात आपके आदेश पर न मानें उनको वह निकाल दें और जब तक नहीं निकालेंगी तब तक सुचारु रूप से कार्य नहीं किया जा सकता सकता।

श्री अध्यक्ष—

मैं पढ दूं कि आपका भी क्या कर्त्तव्य है ?

श्री बसन्तसिंह—

आप एक मिनट मेरी बात सुन लें। आपने यह कहा है कि जानबूझ कर जो गलत बयानी करे तो फिर तो उत्तरदायित्व सिद्ध हो जाता है। तो मैं इसको सिद्ध करना चाहता हूं कि मंत्री जी ने जानबूझ कर गलतबयानी की है। वह इस प्रकार की है, कल तक कमिश्नर की रिपोर्ट यहां पर आ चुकी थी। जब हमने पूंछा कि कमिश्नर की रिपोर्ट आ गयी है तो उत्तर मिला कि कमिश्नर की रिपोर्ट पढ़ी जा रही है। जब आ गयी तो उनकी जानकारी में आ चुकी थी और इस प्रकार जानबूझ कर तथ्य को छिपाया गया। इसलिये सीधे मंत्री जी पर विशेषाधिकार का प्रश्न आ जाता है। इस सम्बन्ध में मैं आपकी व्यवस्था चाहता हूं।

श्री बांकेलाल (जिला देवरिया)—

जो किताब आप पढ़ रहे हैं उसके अलावा आपका विवेक क्या कहता है ?

श्री बैजनाथसिंह वैद्य (जिला सुल्तानपुर)—

अध्यक्ष महोदय, यह आपकी जानकारी की बात है कि अनेक बार हमारे मंत्रियों और अधिकारियों पर कुछ माननीय सदस्यों ने ऐसे निराधार आरोप लगाये हैं और जिसके कारण उनके व्यक्तितत्व का अपमान हुआ और उससे उनको मानसिक क्लेश पैदा हुआ है। बदमाश नालायक और जाने क्या क्या बातें वह कहते हैं जो संसदीय नहीं हैं।

श्री उग्रसेन —

उनके कहने का तरीका देखिये। दोबारा उनको नालायक बदमाश कह रहे हैं।

श्री बैजनाथसिंह वैद्य—

क्या भविष्य में इस तरह के शब्दों का प्रयोग सदन में माननीय सदस्य न करें इसके लिये कोई प्रतिबन्ध आप लगायेंगे? आप उनसे पहले से ही कह दीजिये कि इस तरह की बातें नहीं कहनी चाहिये।

श्री अध्यक्ष—

अगर केवल प्रश्न करने का अधिकार और उसकी पद्धति जो हमने अंगीकार की है उसी तरह से प्रश्न होते तो मैं मान लेता इधर से भी प्रश्न होते हैं और उनके संबंध में मंत्री जी कहते हैं कि आपकी सूचना गलत है। अगर इस तरह से विशेषाधिकार की अवहेलना को प्रयोग करने लग जायं तो यह सारा सदन ही उठ जायेगा। इसलिये आप इसको गम्भीरता से शान्ति पूर्वक देखें। हम भावना से काम न लें। मेरा आप से नम्र निवेदन है कि हम लोग हिल-मिल कर अपने प्रदेश के लिये काम करें और आपस में गरमागर्मी की अगर कोई बात हो जाये तो उसके ऊपर ज्यादा ध्यान नहीं देना चाहिये।

श्री केशरीप्रसाद पांडेय (जिला जौनपुर)—

श्रीमन्, एक बात ....

श्री अध्यक्ष—

आप हमसे बात कर लीजिये।

श्री केशरीप्रसाद पांडेय—

श्रीमन्, इस मंत्रिमंडल में १५/१६ मंत्री हैं, उनके अधिकारी उनको सूचना नहीं देते हैं।

श्री अध्यक्ष—

इनका विवाद नहीं सुना जायेगा। अब आप कृपया बैठ जाइये।

श्री बसंतसिंह—

अध्यक्ष महोदय मैंने जो प्रश्न उठाया था उसका उत्तर नहीं दिया।

श्री अध्यक्ष—

आपने जो प्रश्न उठाया, उसका कोई उल्लेख नहीं है।

श्री उपाध्यक्ष के प्रति आपत्तिजनक शब्दों के प्रयोग के सम्बन्ध में श्री चन्द्रसिंह रावत के विरुद्ध विशेषाधिकार की अवहेलना के प्रश्न की सूचना

श्री अध्यक्ष—

मुझे खेद है कि कल यहां एक घटना हुई। माननीय चन्द्रसिंह रावत द्वारा माननीय उपाध्यक्ष जिस समय पीठासीन थे ऐसी बातें की गयी जिनकी शिकायत है। यह तो ठीक ही है कि जो शब्द असंसदीय हैं उनको कार्यवाही से निकाल दूंगा लेकिन मैं समझता हूं कि जो कुछ भी हो माननीय सदस्य कम से कम सदन की मर्यादा का संरक्षण करना अपना कर्तव्य समझें, तो अच्छा होगा। अगर सदन की मर्यादाओं को हम भंग कर देंगे तो जो कुछ पीठासीन व्यक्ति के लिये उलझन होगी वह तो होगी ही लेकिन इसके साथ-साथ हमारे प्रदेश और और हमारे जनतंत्र

की पद्धति पर बड़ा आघात पहुंचेगा। मैंने आज सुबह माननीय चन्द्रसिंह रावत से फोन पर बातचीत की लेकिन उन्होंने दुर्भाग्यवश उचित नहीं समझा कि वह मुझसे आकर मेरे कक्ष में मिलें, उन्होंने मिलने से इन्कार कर दिया। ऐसी स्थिति में मजबूर हूं कि स विषय को विशेषाधिकार समिति को भेजूं। माननीय मैनेजरसिंह जी की सूचना इस प्रकार है कि "मैंने कल सदन में श्री चन्द्रसिंह रावत द्वारा माननीय उपाध्यक्ष के ऊपर लगाये गये आरोप एवं लांछन की ओर सदन का ध्यान आकृष्ट किया था कि श्री चन्द्रसिंह रावत के असंसदीय और अशिष्ट शब्दों को कार्यवाही से निकाल दिया जाय। मैं समझता हूं कि इस प्रकार के शब्दों का प्रयोग पीठासीन सदस्य के लिये तो अपमानजनक है ही लेकिन सदन की मर्यादा को भी कुंठित करता है। ऐसी दशा में मैं आप से अनुरोध करूंगा कि जो भी आप इस संबंध में उचित समझें करने का कष्ट करें और सदन को अवमान से बचायें।" मैंने उनसे बातचीत करने की कोशिश की। लेकिन मुझे अफसोस है कि उन्होंने उससे इंकार किया। मुझ से बातचीत करने से अगर वह इंकार करते हैं तो मेरे लिये कोई रास्ता नहीं है सिवाय इसके कि मैं इसे विशेषाधिकार समिति को भेजूं।

श्री जे० पी० मिश्र (जिला हरदोई)—

अध्यक्ष महोदय, मुझे इसी के सिलसिले में एक बात और कहनी है कि आप इसको विशेषाधिकार समिति में भेजते हैं तो मैं यह जानना चाहता हूं कि पीठासीन व्यक्ति के लिये यह कहते हैं लेकिन माननीय मैनेजरसिंह जी ने भी इस किस्म की भाषा गृह मंत्री के लिये प्रयोग की है जिसे हम कांग्रेस पार्टी के लोग बुरी तरह से महसूस करके रह गये हैं। तो अगर यह भेजा जाए, तो हमें माननीय मैनेजरसिंह जी द्वारा कहे गये पिछले रिकार्ड को भी निकलवाकर इसके साथ विशेषाधिकार समिति के पास भेज देना चाहिये और यह महान उचित होगा।

श्री मैनेजरसिंह (जिला बलिया)

श्रीमन्, यदि आप चाहें तो उसे भी भेज सकते हैं, वह भी बहुत अच्छा होगा। मैंने बहुत सोच समझ कर हर बात कही है। (व्यवधान)

श्री उग्रसेन (जिला देवरिया)

मैंने जब कभी आपकी व्यवस्था के विरुद्ध केवल वाक-आउट किया तो आपने मुझे तो टंगवा कर भिजवा दिया और आपने उनके विरुद्ध ऐसा कोई कदम नहीं उठाया है।

श्री अध्यक्ष—

जो मैंने अभी आदेश दिया है, उस सम्बन्ध में यदि किसी माननीय सदस्य को कोई शहादत देनी हो तो वह अब विशेषाधिकार समिति के समक्ष ही ली जाएगी यहां नहीं।

श्री नेकरान शर्मा (जिला अलीगढ़)—

अध्यक्ष महोदय, मेरा एक व्यवस्था का प्रश्न है। हमारे जो नियम हैं, उसकी प्रक्रिया में यह स्पष्ट लिखा हुआ है कि यदि कोई माननीय सदस्य किसी माननीय सदस्य के विरुद्ध कोई विशेषाधिकार की सूचना देंगे तो उसकी प्रतिलिपि सम्बन्धित माननीय सदस्य को भी भेजी जाएगी। तो मैं जानना चाहता हूं कि क्या माननीय मैनेजर सिंह ने माननीय रावत जी तक कोई सूचना पहुंचाई है या नहीं? यदि नहीं पहुंचाई है तो यह आपका अधिकार नहीं है कि आप इस प्रश्न को विशेषाधिकार समिति के पास भेजें।

दूसरी आपत्ति मुझे यह है कि जब सदन में वह घटना घटी तो उसी वक्त यह नोटिस माननीय मैनेजर सिंह को देनी चाहिये थी और सदन को उसके लिये सूचना दी जानी चाहिये थी।

मेरा तीसरा निवेदन यह है कि उपाध्यक्ष महोदय को उसी वक्त रावत महोदय से कहना चाहिये था कि आप अपने द्वारा कहे गये शब्दों को वापस लीजिये। किन्तु यदि वह वापस न लेते तो उनको सजा मिल सकती थी। इसलिये आप इसके पूर्व जान लें कि उनको मैनेजरसिंह की प्रतिलिपि मिल गयी थी या नहीं? और यदि नहीं तो यह नहीं भेजा जाना चाहिये।

श्री अध्यक्ष—

मैंने स्वयं उनसे बातचीत की, मैंने स्वयं उनसे कहा कि ऐसी सूचना आयी है और आप हमसे आकर हमारे कक्ष में बात कर लें। मैंने उनसे स्वयं कहा कि आपका तरीका असंसदीय है, तो फिर आप ही बता इये....

श्री नेकराम शर्मा—

आपको बातचीत करना अलग बात है।

श्री अध्यक्ष—

कापी भेजना या न भेजना, यह केवल एक कर्टसी की चीज है।

श्री नेकराम शर्मा—

नहीं, यह नियमों में दिया हुआ है।

कुंवर श्रीपालसिंह (जिला जौनपुर)—

श्रीमन्, आप मेरी एक बात कृपा करके सुन लीजिये तो यह आपकी बड़ी कृपा होगी।....

श्री अध्यक्ष—

नहीं, आप बैठ जाइये, आप बीच में मत बोलिये, मुझे कहने दीजिये।

कुंवर श्रीपालसिंह—

श्रीमन्, मैं कोई व्यर्थ की बात नहीं कहना चाहता हूं, मैं आपके ही पक्ष की बात कहना चाहता हूं।

श्री अध्यक्ष—

अच्छा कहिये, क्या कहना है।

कुंवर श्रीपालसिंह—

नियम ६४ का परन्तुक आप देखें। तो जब वह चीज है तो कहां आता है कि कापी भेजी जाये ?

श्री अध्यक्ष—

मैंने स्वयं सारी बात इन तमाम नियमों को देखते हुये कही हैं और नियम के अनुसार ही मैं इस निर्णय पर पहुंचा हूं।

श्री जे० पी० मिश्र—

मेरी शिकायत है कि अध्यक्ष और उपाध्यक्ष को स्वयं इतना विजीलेंट होना चाहिये कि उसी वक्त जब इतनी नौबत आई, मार्शल द्वारा बाहर निकाला गया, इसको लेना चाहिये था। अब यह किस बात की बहस हो रही है ?

श्री अध्यक्ष—

अब यह बहस समाप्त। (व्यवधान)

श्री रामचन्द्र विकल (जिला बुलन्दशहर)—

श्रीमन्, मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि.....

श्री अध्यक्ष—

अब यह विषय समाप्त हो गया। अब वित्तीय वर्ष १९६६–६७ के आय-व्ययक की मांगों पर विचार होगा।

श्री रामचन्द्र विकल—

एक व्यवस्था का प्रश्न है ।

श्री अध्यक्ष—

अच्छा कहिये । व्यवस्था के प्रश्न पर तो सुनना ही पड़ेगा ।

श्री रामचन्द्र विकल—

आपने अभी कहा था कि सदन का सम्मान रखना माननीय सदस्यों का कर्त्तव्य है । मगर मुझे निवेदन करना है कि आपने रावत जी वाला मामला प्रिविलेज कमेटी को भेज दिया तो मैं यह कहता हूं कि सदन के सम्मान की प्रतिष्ठा जिस जगह आप पीठासीन हैं उस जगह से ज्यादा हो सकती है । माननीय चन्द्रसिंह जी आज ३ रोज से लगातार कोशिश कर रहे थे कि उनको बोलने दिया जाय । तो यह पक्षपात तो आपकी कुर्सी से होता है ।

श्री अध्यक्ष—

यह तो आप पीठासीन सदस्य पर ही आक्षेप कर रहे हैं । जहां तक माननीय चन्द्रसिंह रावत जी का सम्बन्ध है, मुझे सूचना मिली है कि वह इस बजट अधिवेशन में ६ बार बोल चुके हैं। उनके विरुद्ध कोई डिस्क्रिमिनेशन पीठासीन व्यक्ति करते हैं, इससे मैं सहमत नहीं हूं लेकिन, बहरहाल, अब तो इस पर प्रिविलेज कमेटी विचार करेगी ।

श्री जे० पी० मिश्र—

श्रीमन्, पूरा सदन जानता है कि रावत जी सेंटीमेंटल आदमी हैं । उपाध्यक्ष जी को अगर इससे संतोष हो जाय तो मैं चन्द्रसिंह जी की तरफ से सदन के सामने क्षमा मांगता हूं लेकिन यह चाहता हूं कि यह मामला विशेषाधिकार समिति को न भेजा जाय ।

१९६६–६७ के आय-व्ययक में अनुदानों के लिए मांगों पर मतदान-अनुदान संख्या ४२—राजनीतिक पेंशनें तथा भत्ते

खाद्य मंत्री के सभा सचिव (श्री हरीदत्त काण्डपाल)—

श्रीमन्, मैं श्री राज्यपाल की सिफारिश से यह प्रस्ताव करता हूं कि अनुदान संख्या ४२—राजनीतिक पेंशनें तथा भत्ते के अन्तर्गत २५,२५,००० रुपये की मांग वर्ष १९६६-६७ के लिये स्वीकार की जाय ।

श्री अध्यक्ष—

प्रश्न यह है कि अनुदान संख्या ४२—राजनीतिक पेंशनें तथा भत्ते के अन्तर्गत २५,२५,००० पये की मांग वर्ष १९६६–६७ के लिये स्वीकार की जाय ।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ ।)

अनुदान संख्या ३९—परिवहन तथा अनुदान संख्या ५२—सड़क परिवहन और अन्य योजनाओं पर पूंजी परिव्यय

खाद्य मंत्री के सभा सचिव (श्री हरीदत्त कांडपाल)—

श्रीमन्, मैं श्री राज्यपाल की सिफारिश से यह प्रस्ताव करता हूं कि अनुदान संख्या ३९—परिवहन-के अन्तर्गत २८,९५,९०,९०० रुपये की मांग वित्तीय वर्ष १९६६–६७ के लिये स्वीकार की जाय ।

[श्री हरीदत्त काण्डपाल]

श्रीमन्, मैं प्रस्ताव करता हूं कि अनुदान संख्या ५२—सड़क परिवहन और अन्य योजनाओं पर पूंजी परिव्यय के अन्तर्गत ३,९७,१२,८०० रुपये की मांग वित्तीय वर्ष १९६६-६७ के लिये स्वीकार की जाय ।

श्री नेकराम शर्मा (जिला अलीगढ़)—

एक व्यवस्था का प्रश्न है । माननीय पार्लियामेंटरी सेक्रेटरी साहब अनुदान पेश नहीं कर सकते । इस सदन में पार्लियामेंटरी सेक्रेटरी के बारे में व्यवस्था हो चुकी है । वह आनरेरी हैं । वह मिनिस्टर की डेफीनीशन में नहीं आते ।

श्री अध्यक्ष—

मैं निवेदन कर दूं कि आज ही सबेरे मैं देख रहा था, १९३७ से ३९ के निर्णयों में देखें....

श्री नेकराम शर्मा—

सन् ३९ में उनको अधिकार था और यह व्यवस्था हो चुकी थी लेकिन माननीय सुचेता कृपालानी द्वारा यह घोषित किया गया है कि यह आनरेरी हैं और यह मंत्रि मण्डल की डैफीनीशन में नहीं आते । इसलिये वह यहां पर अनुदान पेश नहीं कर सकते ।

श्री अध्यक्ष—

मेरा निवेदन यह है कि "मन्त्री का तात्पर्य मन्त्रि-परिषद् के किसी सदस्य से है और उसमें राज्य मन्त्री, उप मन्त्री तथा ऐसे सदस्य सम्मिलित हैं जिनको ऐसा मन्त्री इन नियमों के अन्तर्गत सौंपे गये किसी कृत्य का प्रत्यायोजन करे ।" इससे साफ हो जाता है कि सभासचिव को कौन कहे, इस सदन में जितने सदस्य हैं उनको भी वह कार्य प्रत्यायोजित कर सकते हैं ।

श्री नेकराम शर्मा—

लेकिन यह सूचना आपके पास तो नहीं पहुंची । अगर आपके पास यह इत्तिला आये तभी तो यह हो सकती है ।

श्री अध्यक्ष—

मैंने कह दिया । मैं इसको स्वीकार नहीं कर सकता ।

श्री नेकराम शर्मा—

मैं आपसे निवेदन कर रहा हूं कि यह कांस्टीट्यूशनल बात है । आप इसको स्वीकार करें ।

श्री अध्यक्ष—

आप लिखकर भेज दीजियेगा । हम उसको देख लेंगे ।

श्री नेकराम शर्मा—

सदन में यह तय हो चुका है कि वह मन्त्रियों में इन्क्लूड नहीं करते ।

श्री अध्यक्ष—

आप दिखा दीजियेगा । सभी सदस्यों के मत और उनकी बुद्धि के मुताबिक हम चल तो यह सदन नहीं चल सकता है । मैंने कह दिया कि यह कोई नियम नहीं है ।

श्री नेकराम शर्मा—

मैं आपसे इसमें सहमत नहीं हो सकता और मैं सदन का त्याग करता हूं ।

श्री अध्यक्ष--

यह आपको वैधानिक अधिकार है ।

श्री हरीदत्त कांडपाल--

अध्यक्ष महोदय, जो अनुदान मैंने सदन के समक्ष प्रस्तुत किया है, इसके अन्तर्गत ३ विभाग आते हैं जो काम कर रहे हैं । यह एक ऐसा विभाग है जो इस प्रदेश में अपना महत्वपूर्ण स्थान रखता है । इसके विभिन्न कार्यकलाप हैं । उन कार्यकलापों में प्रथम रोडवेज है । दूसरा मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट के नियमानुसार उसका प्रशासन चलाना और नियंत्रण करना इसके अन्तर्गत आता है । तीसरा पर्यटन इसके अन्तर्गत आता है. . . .

श्री नेकराम शर्मा--

श्रीमन्, मैं सदन से वाक आउट करता हूं । मेरी कांशेंस मुझे आपकी व्यवस्था के खिलाफ यहां बैठने को अलाउ नहीं करती ।

(श्री नेकराम शर्मा ने सदन का परित्याग किया ।)

श्री उग्रसेन (जिला देवरिया)--

श्रीमन्, यह सदन छोड़कर जा रहे हैं ।

श्री अध्यक्ष--

उनको कोई काम होगा, इसलिये वह जा रहे हैं ।

श्री हरीदत्त कांडपाल--

इन विभागों के सम्बन्ध में एक संक्षिप्त विवरण जो पुस्तिका माननीय सदस्यों को बांटी गई है, उसमें दिया गया है । उसमें इन विभागों के कार्यकलापों के बारे में ज्ञान हो सकता है । मैं संक्षेप में इतना निवेदन करना चाहता हूं जैसा कि मैंने पहले कहा कि इस विभाग की मारफत काम करने वाले उप विभाग हैं उनमें रोडवेज प्रमुख विभाग है । यह जाहिर बात है कि रोडवेज की अपनी सेवा के जरिये जनता के साथ रोजाना का सम्पर्क रहता है । इस वजह से आज स्थिति यह हो गई है कि परिवहन विभाग और रोडवेज दोनों पर्यायवाची समझे जाते हैं । परिवहन के साथ और भी काम हैं जिनको लोग भूल जाते हैं । इसका परिणाम है कि रोडवेज का विस्तार हो रहा है । रोडवेज ने इस अल्पकाल में काफी उन्नति की है । माननीय सदस्यों को इसका ज्ञान होगा कि १९४७ से रोडवेज का प्रारम्भ हुआ । तब से इसने जो उन्नति की है वह माननीय सदस्यों के अनुभव में है । कागज में तो लिखा है, वह अपनी जगह पर है, लेकिन इसके अलावा भी आंखों देखी बात है कि हम इस आदरणीय सदन में रोजाना ही इस बात की मांग सुनते हैं कि यहां रोडवेज चलाई जाय, वहां चलायी जाय । जनता भी इस तरह की मांग करती रहती है और रोडवेज की सर्विस को वह पसन्द करती है । यह बात भी सही है कि रोडवेज का संचालन एक रोजगार की तरह से होता है, लेकिन वह केवल मुनाफा कमाने के लिये ही नहीं चलायी जाती । उनका ध्येय केवल मुनाफा कमाना ही नहीं रहता । उनमें जनता की सुख सुविधा का विशेष ध्यान रखा जाता है और यही कारण है कि बहुत से स्थानों में रोडवेज की बसें चलाने में घाटा होने पर भी हम जनता की सुविधा के लिये वहां बसें चलाते हैं और उस घाटे को बरदाश्त करते हैं । आप जानते हैं कि इधर में महंगाई बढ़ गयी है, तेल, मोटर पार्ट्स आदि के दाम बढ़ गये हैं, लेकिन उसके बावजूद भी हमने भाड़ा नहीं बढ़ाया है । इसीलिये मैं कहता हूं कि रोडवेज का उद्देश्य मुनाफा कमाना नहीं है ।

रोडवेज का जो बजट पेश किया गया है, अनुदान, ५२ के अन्तर्गत, इसकी कुल ३ करोड़ ९७ लाख की रकम में से मोटर परिवहन सेवाओं के लिये ३३,९८,५०० रुपया है, शेष रकम दूसरे खर्चों के लिये है । अनुदान संख्या ३९ के २८ करोड़ ९५ लाख में से २५ करोड़ ८५ लाख रुपया रोडवेज

[श्री हरीदत्त कांडपाल]

शाखा के लिए है जिसमें सेन्ट्रल वर्कशाप और ड्राइवर्स ट्रेनिंग भी शामिल हैं। ४६,२८,००० रुपया दूसरी मदों में खर्च होगा, जो परिवहन के दूसरे सब विभाग हैं। शेष रुपया रोड फंड का है।

जहां तक रोडवेज के मुनाफे का ताल्लुक है, यह जाहिर बात है कि वह साल व साल बढ़ा है। शुद्ध मुनाफे में जरूर कुछ कमी नजर आती है, लेकिन वह लाजमी है और इसको हम रोक नहीं सकते। खर्च की बढ़ोत्तरी इसलिये होती जाती है कि जनता की सुख सुविधा का हमको पहले ध्यान रखना पड़ता है। इसके लिये अभी तक कोई कारपोरेशन भी नहीं बना, इसे सरकार ही चलाती है और जो सरकार के कायदे कानून होते हैं, समय समय पर जो आदेश सरकारी कर्मचारियों के लिये निकलते हैं वे ही इन कर्मचारियों पर भी लागू होते हैं। इस कारण आमदनी बढ़ने के साथ साथ खर्च भी बढ़ता जाता है और इसलिये जब हम शुद्ध लाभ देखते हैं तो मालूम होता है कि वह कम हो रहा है और इसी कारण माननीय सदस्य कहते हैं कि लाभ कम हो रहा है। मिसाल के तौर पर, १९६३-६४ और १९६४-६५ के आंकड़े लें जो किताब में छपे हुये हैं, तो जाहिर हो जायगा कि सन् ६३-६४ में जो शुद्ध मुनाफा हुआ उससे सन् ६४-६५ में ११ लाख का मुनाफा कम मालूम होता है। उसका कारण यह है कि हमें कुछ अतिरिक्त खर्चा करना पड़ा। अगर साधारण खर्चा होता तो शुद्ध मुनाफा भी बढ़ता, लेकिन चूंकि असाधारण खर्चा करना पड़ा जिस पर कि रोडवेज या परिवहन विभाग का वश नहीं था तो उनके कारण यह कमी हुई। जहां तक ग्रास इनकम का सवाल है, वह बढ़ी ही है। टोटल इनकम सन् १९६३-६४ में १४ करोड़ से ज्यादा हुई और सन् ६४-६५ में १५ करोड़ से ज्यादा हुई और टोटल जो खर्चा हुआ वह सन् ६३-६४ में १२,१९,४३,६२३ था जो कि सन् ६४-६५ में बढ़ करके १३,३६,३४,७७३ हुआ। वह ऐसा था जिसको टाला नहीं जा सकता था जो कि करना पड़ा। सन् १९६४ में डियरनेस अलाउंस बढ़ा और १५ लाख रुपये का इस प्रकार अतिरिक्त खर्चा हुआ। सन् ६५ में जो पे रेशनलाइजेशन कमेटी बैठी उसकी रिपोर्ट का इन्तजार था। इंटरिम रिलीफ के तौर पर ५,९०,००० रुपये का खर्चा और अतिरिक्त करना पड़ा। इसके अलावा गरम यूनिफार्म का प्राविधान बना, तो उस पर भी ५ लाख रुपये का अतिरिक्त खर्चा हुआ जो कि पिछले सालों में नहीं हुआ था। साथ ही स्पेयर पार्ट्स, टायर ट्यूब, और सेंट्रल की लेवी बढ़ गयी, जिसके परिणामस्वरूप ६४-६५ में ३३ लाख रुपये का अतिरिक्त खर्चा बढ़ गया। फरवरी ६५ से पेट्रोल, डीजल वगैरह के भी दाम बढ़े जिसका अतिरिक्त खर्चा ५० हजार के करीब हुआ। तो इस प्रकार से यह खर्चा बढ़ा। तो यह कह देना कि आमदनी नहीं बढ़ी, वह तो बढ़ी है और उसी अनुपात से खर्च में बढ़ोत्तरी हो गयी जिसको हम नहीं रोक सकते थे और न तबियत है कि खर्चा रोकें, क्योंकि यह शुद्ध लाभ ही कमाने के लिये रोडवेज कायम नहीं किया गया है।

जहां तक रोडवेज की माली हालत का ताल्लुक है, वह बहुत ही पुख्ता है, क्योंकि यह जाहिर बात है कि रोडवेज के संचालन में १६ करोड़ की पूंजी का व्यय हुआ और अब तक १७ करोड़ रुपया मुनाफे के तौर पर सरकार के कोष में शुद्ध मुनाफा जमा हुआ है और उसके अतिरिक्त जो हमारे असेट्स हैं वह करीब ९ करोड़ रुपये के होते हैं जो कि मौजूदा हैं और डेप्रिसिएशन वगैरह काट कर लगाये गये हैं। अगर बाजार का मूल्य लगाया जाय तो कहीं ज्यादा बढ़ जायेंगे। इसके अतिरिक्त जो डेप्रिसिएशन का रुपया पड़ा हुआ है, वह ९ करोड़ के करीब हो जाता है। अगर्चे बाजार भाव से, जो हमारे असेट्स हैं, उनका हिसाब लगाया जाय तो १६ करोड़ रुपया जो पूंजी में खर्चा हुआ है उससे दूना करीब राज्य के खजाने में आ गया है।

उसके अतिरिक्त पूंजी पर जो ब्याज दिया जाता है वह भी राज्य के खजाने में आता है। अब यह पूरे तौर से तस्वीर देखनी चाहिये कि रोडवेज विभाग या परिवहन विभाग की आमदनी ही केवल नहीं है बल्कि राज्य सरकार का यह पार्ट एंड पार्सल भी है। लिहाजा देखने की बात यह है कि राज्य के खजाने में कितना रुपया आया। यह जाहिर है कि १६ करोड़ की पूंजी लगी और १७ करोड़ की आय हुई जो सरकारी खजाने में आयी। विशेषज्ञों का कहना है कि

जो हमारे असेट्स हैं उनकी कीमत अगर हम बाजार भाव से लगायें तो यह रकम और ज्यादा होगी ।

इसके अलावा इस रोडवेज ने रोजगार की समस्या को बहुत हद तक हल किया है । २५ हजार लोगों को रोडवेज विभाग ने रोजगार मुहइया किया है : इनको बोनस देने की बात कई बार कही गयी है । बोनस का जहां तक ताल्लुक है, इस संबंध में जो कमेटी बैठी थी, उसने इसको उचित नहीं बताया है । फिर भी हमने इस बात की व्यवस्था की है कि जो अच्छा काम करे उसे साल में इनाम दिया जाय । इससे लोगों को प्रोत्साहन मिलेगा और वे अच्छा काम करेंगे । बोनस तो हर अच्छे और बुरे कर्मचारी को देना पड़ेगा । इसलिये इनाम वाली जो व्यवस्था हमने की है वह बहुत ठीक है ।

श्री उग्रसेन—

क्वालिटी, रायल कैफे तथा बड़े-बड़े रेस्टरां अपने कर्मचारियों को जो प्लेट्स धोते हैं, ५ परसेंट का बोनस देते हैं ।

श्री हरीदत्त कांडपाल—

आपको भी मौका मिलेगा, आप बोलें, जो आप कहेंगे उसका जवाब दिया जायगा ।

जहां तक इस विभाग की एफिशियेंसी का ताल्लुक है, मान्यवर, वह भी बहुत अच्छी है । मैंने दूसरे राज्यों के आंकड़े भी देखे हैं, दो एक विषयों को छोड़ कर, सब मामलों में हम आगे हैं । इस विभाग की एफिशियेन्सी तो इसी से जाहिर होती है कि दिनों दिन पैसेन्जर्स की तादाद और गाड़ियों की तादाद बढ़ती जा रही है । यह एफीशियेन्सी का सबूत है । इसका श्रेय हमारे कर्मचारियों और अधिकारियों को है, जिनको मैं इस अवसर पर धन्यवाद देना चाहता हूं ।

इस विभाग का दूसरा काम मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट के अन्तर्गत रूल्स आदि का प्रशासन है । इसका जिक्र हमने इस विभाग की पुस्तिका के आखिरी पन्ने में किया है । टूरिज्म का संचालन भी यह विभाग करता है, उसकी गतिविधियों का जिक्र भी इस पुस्तिका में किया गया है । इस समय मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं । जो सुझाव माननीय सदस्यों की तरफ से आयेंगे और जो बातें कही जायेंगी, उनका जवाब मैं बाद को दूंगा ।

*श्री राजेन्द्रसिंह (जिला एटा)—

अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी आज्ञा से प्रस्ताव करता हूं कि सम्पूर्ण अनुदान ३९ व ५२ के अधीन मांग की राशियां घटा कर एक-एक रुपया कर दी जाय । कमी करने का उद्देश्य: विभागीय नीति की आलोचना करना तथा सुझाव देना ।

मान्यवर, इसके पूर्व कि मैं विभाग की नीति आदि की आलोचना करूं, और अपने सुझाव दूं, जो दुर्भाग्यपूर्ण स्थिति इस मंत्रि मंडल में है उसके बारे में एक शब्द यह कह देना चाहता हूं कि आज इस ट्रान्सपोर्ट विभाग के मंत्रि महोदय को यहां पर वर्तमान रहते हुये भी यह नैतिक साहस नहीं हुआ कि उन पर आरोपों के कारण वे इस मांग को प्रस्तुत कर सकते और दो शब्द बोल सकते । लेकिन यह दुर्भाग्यपूर्ण होते हुये भी मैं कोई आश्चर्य इस पर प्रकट करना नहीं चाहता क्योंकि आज राष्ट्रीय चरित्र का ह्रास हो रहा है जो ऊपर से नीचे तक हो रहा है । वह मैं छोटे से उदाहरण से कल्पना कर सकता हूं कि आज हर गांव में लिखा हुआ पाया जाता है कि मच्छर रहेगा मलेरिया नहीं । उसी तरह से कांग्रेस शासन के अन्दर मैं यह कहना चाहता हूं कि राष्ट्रीय कांग्रेस जीवित है पर उसकी राष्ट्रीयता समाप्त हो चुकी है, मर चुकी है । अब मैं विभाग के सम्बन्ध में जो मेरे विचार हैं और सुझाव हैं वह रखना चाहता हूं ।

---

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया ।

[श्री राजेन्द्र सिंह]

श्रीमन्, एक रीजनल ट्रान्सपोर्ट अथारिटी, प्रत्येक रीजन में जो आठ या दस रीजन हैं, उनमें बनाई गई है। उनमें आर० टी० ओ० सैक्रेटरी के रूप में रहते हैं। वहां का मन्डलाध्यक्ष, कमिश्नर, चेयरमैन रहता है और उसके अन्तर्गत जितने भी रूटों का प्रशासन है, परमिट देना है, अन्य प्रकार से उन बसों पर प्राईवेट अफेयर्स पर कन्ट्रोल रखना है वह उस आर० टी० ओ० के अन्तर्गत होता है। उसमें हमारी सरकार ने यह व्यवस्था की है कि एक सदस्य सरकार द्वारा नामीनेटेड होता है। अध्यक्ष जी, पूरे प्रदेश में प्रत्येक रीजन में केवल कांग्रेस दल के लोग, चाहे वे विधायक हों और कुछ ऐसे भी जो विधायक भी न हों, इस तरह से नामीनेट करके प्रत्येक रीजन में भेजे जाते हैं। यहां से मंत्रिमंडल से लिस्टें दी जाती हैं। उन सदस्यों को यहां से टेलीफोन किया जाता है कि फलां फलां शख्स को परमिट दिया जायेगा और फलां को नहीं दिया जायेगा। जब ऐसी स्थिति होती है तो कमिश्नर जैसा व्यक्ति भी निष्पक्ष रूप से बैठा रहता है और कुछ नहीं कर सकता और जिस प्रकार से वे लिस्ट देते हैं उसी के अनुसार डिसीशन होता है। वह लिस्ट रिश्वत के आधार पर रिश्तेदारी के आधार पर और मैं कहूंगा कि वह लिस्ट पार्टी कार्यकर्त्ताओं को पैट्रोनाइज करने के आधार पर बनाई जाती है और परमिट दिये जाते हैं। राजनैतिक पीड़ितों के नाम पर भी इस तरह के कई परमिट दिये गये हैं जिनके परिवार और रिश्तेदारों में कभी कोई जेल नहीं गया है और फिर भी उनके पास परमिट मौजूद हैं और उनको दिये गये हैं, जब कि उनकी आर्थिक स्थिति अच्छी नहीं थी कि वे बसें चला सकते। वह परमिट उन्होंने किराये पर उठा रक्खा है और हमारे रीजन की हालत यह है कि एक एक परमिट बीस हजार रुपये साल पर उठाया जाता है और जब यह स्थिति आपके सरकार के नामांकित सदस्यों की होती है तो कदाचित् अफसर भी अपने रिश्तेदारों के लिये इस तरह के काम करते हैं। मेरा स्पष्ट मत है कि परमिट सिस्टम खत्म कर दिया जाय और रूटों की नीलामी हो। इसके साथ साथ अगर ऐसा न हो जो भी इनवैस्ट करके बस चलाना चाहे वह उन शर्तों और कन्डीशन्स के अधीन रहते हुये उस ओनरशिप में वह बस चला सके। इसके अलावा मैं तो यह कहूंगा कि अगर इस तरह के नीलाम की व्यवस्था आप नहीं कर सकते हैं तो ये नामीनेटेड सदस्यों की व्यवस्था समाप्त कर दी जाय। फिर पूरी अथारिटी रीजनल ट्रान्सपोर्ट आफिसर को और कमिश्नर को दे दी जाय वह अपने अनुसार परमिट वगैरह दे। अगर आपको जन प्रतिनिधि रखना है तो फिर विधान मंडल के ऐसे प्रतिनिधियों द्वारा प्रतिनिधित्व करावें, जिससे प्रत्येक रीजन में एक सत्ताधारी दल का सदस्य रहे और एक विरोधी दल का सदस्य भी जाय, इस प्रकार की व्यवस्था आपको करनी चाहिये।

जहां तक रोडवेज व्यवस्था का प्रश्न है, यह स्टेट अंडरटेकिंग है। कई वर्ष पूर्व केन्द्रीय सरकार ने मसानी कमेटी बैठायी थी, जिसकी रिपोर्ट प्रकाशित हुई है। उसमें निश्चित मत यह व्यक्त किया गया है और रिकमेंडेशन की गयी है कि यह अंडरटेकिंग स्टेट ट्रांसपोर्ट डिपार्टमेंट के एक भाग के रूप में न रह कर एक कारपोरेशन के हाथ में एक कामर्शियल यूनिट के रूप में काम करने लगे। केन्द्रीय सरकार ने इस सुझाव को स्वीकार कर लिया और विभिन्न प्रदेशों की सरकारों को लिखा। मेरी निश्चित जानकारी है कि कई प्रदेशों ने इसे मान लिया और उसके अनुसार कार्य करना भी शुरू कर दिया है। जैसे, मध्य प्रदेश और मद्रास में इस प्रकार के कारपोरेशन की स्थापना हो गयी है। हमारी सरकार ने भी कई वर्ष पूर्व इस सिद्धान्त को सिद्धान्ततः स्वीकार कर लिया, परन्तु निहित स्वार्थों के कारण या किन्हीं कारणों से वह उसको आज तक कार्य रूप में नहीं परिणत कर सकी है। मेरी यह निश्चित मांग है कि जब माननीय मंत्री जी जवाब दें तो इस बात की घोषणा करें कि जिस सिद्धान्त को इस सरकार ने सिद्धान्ततः स्वीकार कर लिया और विभिन्न प्रदेशों की सरकारों ने भी स्वीकार कर लिया, फिर उसको आज तक लागू न किये जाने का क्या कारण है और इस प्रकार का कारपोरेशन कब तक बन सकेगा जो एक कामर्शियल यूनिट के रूप में काम कर सके और ट्रांसपोर्ट डिपार्टमेंट से अलग होकर एक कार्पोरेशन के रूप में चलने लगे। साथ ही एक इंडिपेंडेंट कम्पटिटर के रूप में प्राइवेट लोगों को

भी प्रत्येक रूप पर अपनी प्राइवेट बसें चलाने का अधिकार रहे जिससे कम्पटिशन की दृष्टि से यात्रियों को यातायात सम्बन्धी अधिक से अधिक सुविधायें मिलने लगें, जैसा कि मध्य प्रदेश में है।

एक स्टेट ट्रांसपोर्ट अपीलेट ट्रिब्युनल के बारे में भी मसानी कमेटी ने कहा है कि ट्रिब्युनल जो एक व्यक्ति का हो, वह डिस्ट्रिक्ट जज की हैसियत का सीनियर मेम्बर होना चाहिये, जो सिंगल ट्रिब्युनल के रूप में काम करे। अभी तक यह व्यवस्था है कि बोर्ड आफ रेवेन्यू के मेम्बर का कोई ट्रिब्युनल फार्म कर दिया जाता है और आपको यह जान कर आश्चर्य होगा कि कुछ रेवेन्यू बोर्ड के मेम्बर्स के बारे में यहां तक कहा जाता है कि जब कभी हाई कोर्ट के सामने ट्रिब्युनल का कोई रिट जाता है तो हाई कोर्ट के न्यायाधीश सबसे पहले यही सवाल करते हैं कि क्या अमुक मेम्बर---बोर्ड आफ रेवेन्य के यहां का केस है और यह मालूम होते ही कि हां, उन्हीं का है, न्यायाधीश कहते हैं कि आल राइट, रिट एलाउड, रिट एक्सेप्टेड। जब यह स्थिति आ गयी हो तो मैं कहूंगा कि अपीलेट कोर्ट या ट्रिब्युनल का जो काम है वह सीधे सीधे हाई कोर्ट के सुपुर्द किया जाय, या किसी हाई कोर्ट के जज को यह पावर दी जाय कि वह ट्रिब्युनल फार्म करे जिससे जितने भी ट्रिब्युनल के सामने केस आवें, उनके साथ न्याय व निष्पक्षता हो सके और लोगों में विश्वास पैदा हो सके। सबसे आवश्यक बात यह है कि प्रशासन के प्रति हमारे नागरिकों में यह विश्वास होना चाहिये कि हमारे प्रति न्याय होगा।

अभी तक स्टेट ट्रांसपोर्ट अथारिटी ट्रांसपोर्ट कमिश्नर में निहित रहती थी और पूरा ट्रांसपोर्ट विभाग प्रदेश की प्रशासनिक दृष्टि से इस काम को करता था कि किन-किन रूट्स का राष्ट्रीयकरण किया जाय। किन्तु कुछ साल पूर्व ही यहां डिप्टी ट्रांसपोर्ट कमिश्नर ऐडमिनिस्ट्रेशन नियुक्त किये गये। इससे सबसे बड़ी दिक्कत यह पैदा हो गयी कि ट्रांसपोर्ट की स्थिति बहुत ही द्विविधापूर्ण हो गई है। पूरे एडमिनिस्ट्रेशन का मालिक तो ट्रांसपोर्ट कमिश्नर है लेकिन सारा काम उनका डिप्युट हो गया है डिप्टी ट्रान्सपोर्ट कमिश्नर को। एक दुर्भाग्यपूर्ण परिस्थिति यह है कि एक स्वनामधन्य वरुण देवता हैं, उनके बारे में एक बात कहते हुये मुझे लज्जा आती है और शर्म की बात है कि और शायद विभाग में ऐसी चीज कभी सामने नहीं आई होगी। मैं एक ही उदाहरण सन् ६५ का देना चाहता हूं कि इनका नाम तो वरुण जी है लेकिन यह काम राक्षसी और शैतान जैसे करते हैं। मुझे निश्चित सूचना मिली है कि सितम्बर सन ६५ में देहरादून से यह एक उषा नाम की लड़की को भगा कर ले आये और उन्होंने उसको ट्रांन्सपोर्ट विभाग में.... (व्यवधान) अगर मैं गलत कहता हूं तो उसका उत्तर दिलायें, मंत्री जी साफ कहें कि ऐसा नहीं हुआ तो मैं मान लूंगा। (व्यवधान) उनको उत्तर का मौका मिलेगा.....

श्री हरीदत्त काण्डपाल--

जो सज्जन यहां पर अपनी सफाई नहीं दे सकते उनके विरुद्ध इस तरह का इलजाम नहीं लगाना चाहिये।

श्री वैद्यनाथसिंह वैद्य (जिला सुल्तानपुर)--

उन्होंने शैतान कहा है।

श्री अध्यक्ष--

ऐसी बात शोभा नहीं देती।

श्री राजेन्द्रसिंह--

मैंने कहा कि शैतान जैसा काम करते हैं।

श्री उग्रसेन--

वह कह रहे हैं एक वाकया है कि जिसमें अधिकारी ने शैतान जैसा काम किया....

अध्यक्ष--

कल को आप को ही कोई कहे कि शैतान जैसा काम उग्रसेन जी करते हैं तब आप को मालूम हो, मैं समझता हूं कि ऐसा कहना असंसदीय है इसे वापस लेना चाहिये।

श्री उग्रसेन--

आपने मुझको तो कह ही लिया है। खैर, आप वापस न लें, कोई बात नहीं है, हमारा आपका तो चलता ही रहता है।

श्री राजेन्द्रसिंह--

डिप्टी ट्रान्सपोर्ट कमिश्नर एडमिनिस्ट्रेशन के बारे में मैं कह रहा था, मैं कोई व्यक्तिगत बात नहीं कह रहा हूं, मेरा उनसे परिचय तक नहीं है मैंने उनकी शक्ल भी नहीं देखी, लेकिन जो उनकी आफिशियल कैपेसिटी है उसके सम्बन्ध में मैं कह रहा हूं और जब कोई अधिकारी अपनी आफिशियल कैपेसिटी में कोई काम करता है तो उसका प्रभाव विभाग के कार्य पर, जनता पर और सरकार पर भी पड़ता है। उनके द्वारा जब एक चीज होती है, कुमारी करके एक स्त्री को रखा गया विभाग में तब मेरा कर्त्तव्य है कि आप के नोटिस में लाऊं। जबकि वह एक विवाहिता स्त्री थी, उसका पति देहरादून में रहता था, बहुत दिन तक वह गरीब ढूंढ़ता रहा और जब उसे पता चला कि यह स्त्री यहां पर इनके साथ है तब उसने ट्रांसपोर्ट कमिश्नर को रजिस्टर्ड नोटिस दिया, तब वह मिली। इस तरह से उसको भगाया गया और इतना ही नहीं कि....

श्री धर्मसिंह (जिला बुलन्दशहर)--

श्रीमन्, क्या इस सदन में इस तरह की चर्चा होना उचित है?

श्री अध्यक्ष--

वह कह रहे हैं कि ऐसी शिकायत की गई....

श्री धर्मसिंह--

जो व्यक्ति यहां नहीं है और अपनी सफाई भी नहीं दे सकता उसके विषय में ऐसी गन्दी बातें कहना कहां तक उचित है.... (व्यवधान)

श्री बैजनाथसिंह वैद्य--

एडमिनिस्ट्रेशन के बारे में कुछ भी कहें, लेकिन व्यक्तिगत बातें इस तरह की नहीं कहना चाहिये, वह सदन में सफाई भी नहीं दे सकते इसलिये वह असंसदीय है।

श्री राजेन्द्रसिंह--

यदि उन्होंने इस स्त्री को आफिस में एप्वाइंट न किया होता और घर पर ही रखा होता तो मैं हरगिज रिफर न करता लेकिन जब आफिस में रखा गया और वेतन दिलाया गया तब मुझे कहने का पूरा अधिकार है....

(व्यवधान--शेम शेम)

श्री अध्यक्ष--

यह कहते हैं कि आफिस से सम्बन्ध है इसलिये कह रहा हूं।

श्री राजेन्द्रसिंह---

जब रजिस्टर्ड नोटिस उसके पति ने दिया तब वह हटाई गई, वेतन दिया गया। मैं मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि जहां और केस विजिलेंस कमीशन में है वहां यह केस भी वह विजिलेंस कमीशन को भेजें और देखें कि यह बात गलत है या सही है, इस तरह से सही चीज खुद ही सामने आ जायगी।

परिवहन मंत्री (श्री मुजफ्फर हसन)---

श्रीमन्, इस तरह के सीरियस चार्ज लगाना कहां तक मुनासिब है? अगर कोई ऐसी चीज थी तो माननीय सदस्य को मेरे इल्म में लानी चाहिये थी या उसके बारे में मुनासिब तरीके से माननीय सदस्य मेरे पास लिख कर भेज देते तो मैं उसके बारे में जानकारी हासिल कर लेता।

श्री उग्रसेन---

हमने सरकार को बड़े बड़े पोथा लिखकर दिये, उनके बारे में क्या जांच हुई?

श्री अध्यक्ष---

मैं अब तक यह समझ रहा था कि इन बातों को माननीय सदस्य ने सरकार के नोटिस में ला दिया है और उनके बारे में सरकार ने कोई कदम नहीं उठाया। अगर सरकार के नोटिस में वह बात नहीं लायी गयी है तो इस वक्त व्यक्तिगत रूप से किसी के संबंध में इस प्रकार की बातें कहना अनुचित है।

श्री राजेन्द्रसिंह---

मैं तो कहता हूं कि वे इस बात को गलत साबित कर दें। मंत्री जी अपने भाषण में कह दें कि इस प्रकार का कोई रजिस्टर्ड नोटिस ट्रांसपोर्ट कमिश्नर को नहीं मिला।

श्री अध्यक्ष---

आप वही बातें कहें, जिनके लिये सरकार जिम्मेदार हो।

श्री राजेन्द्रसिंह---

ट्रान्सपोर्ट कमिश्नर ने स्वतः उनके विरुद्ध कई शिकायतें कीं लेकिन सरकार ने कोई कार्यवाही उसके खिलाफ नहीं की। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि ट्रान्सपोर्ट कमिश्नर ने उस अधिकारी के खिलाफ क्या-क्या शिकायतें की थीं और आज तक उन पर कोई कार्यवाही क्यों नहीं की गयी है। जब विजिलेंस कमीशन के सामने, सरकार के सामने, ट्रान्सपोर्ट कमिश्नर के सामने, विभिन्न एजेन्सियों के द्वारा इस प्रकार की शिकायतें आ चुकी हैं तो फिर भी उन शिकायतों को हशअप करने का औचित्य क्या है? उनको निलंबित क्यों नहीं किया गया? क्यों नहीं उनके खिलाफ कड़ी से कड़ी कार्यवाही की गयी?

मार्गों के राष्ट्रीयकरण के संबंध में सरकार की पालिसी यह है कि सरकार अच्छे अच्छे मार्गों का जो सीमेंट के अथवा डामर के हैं, उनको तो राष्ट्रीयकरण के अन्तर्गत ले आती है और जो कच्चे खराब मार्ग हैं उनको प्राइवेट आपरेटर्स के लिये छोड़ देती है, जिससे उनको काफी नुकसान रहता है। दूसरी एक बिडम्बनापूर्ण बात यह है कि ऐसे भी अच्छे अच्छे रूट्स हैं जिन पर प्राइवेट आपरेटर्स काम करते हैं। उनके लिये जाने के लिये विभाग की ओर से नोटीफिकेशन किया जाता है लेकिन उसके बाद किन्हीं स्वार्थों के आधार पर उन नोटीफाइड रूट्स को फिर से छोड़ दिया जाता है। उनका नेशनेलाइजेशन नहीं किया जाता। मैं चाहता हूं माननीय मंत्री जी निश्चित रूप से अपने जवाब में यह बतायें कि ऐसे कौन-कौन से रूटस थे, जिनका नोटिफिकेशन किया गया लेकिन बाद में उनको नहीं लिया गया।

श्री मुजफ्फर हसन--

किसी एक रूट् की मिसाल भी तो दे दीजिये ।

श्री राजेन्द्रसिंह--

सादाबाद मार्ग का नोटिफिकेशन हुआ लेकिन नहीं लिया गया ।

जहां तक कर्मचारियों की बात है, इस विभाग को स्थापित हुए १७-१८ साल हो गये । अपने कर्मचारियों के प्रति इसकी बड़ी भयानक उपेक्षा रही है ।

श्री अध्यक्ष--

माननीय राजेन्द्रसिंह जी, आपके प्वाइन्ट्स तो बहुत अच्छे हैं लेकिन उनके सपोर्ट करने के लिये कुछ उदाहरण भी देते चलिये । एक आम बात कह देने से दिक्कत होगी ।

श्री राजेन्द्रसिंह--

उसके लिये तो माननीय मंत्री जी के विभाग में रिकार्ड रहता है कि कौन सा रूट नोटीफाई हुआ और कौन सा नहीं लिया गया ।

श्रीमन्, इतने समय के बाद भी कर्मचारियों की नियुक्तियों के लिये, उनकी छुट्टी के लिये, उनके प्रमोशन के लिये, उनके वेतन भत्ते के लिये आज तक कोई मुनासिब नियमावली विभाग ने नहीं बनायी है । इस सदन में कई बार आश्वासन माननीय मंत्री द्वारा दिये गये हैं परन्तु फिर भी आज तक कोई मैनुअल नहीं बनायी गयी है । इस कारण से वहां पर काम करने वाले कर्मचारियों को कोई सिक्योरिटी आफ सर्विस नहीं है । दूसरी ओर इस विभाग में जो अधिकारी हैं, जो ईमानदार हैं, उनको तो छोड़िये, अपने स्वार्थों को सिद्ध कराने के लिये इस प्रकार के एप्वाइन्टमेंट करते हैं । श्रीमन्, आपको याद होगा कि यहीं पर १३ तारीख को एक बयान आया था कि परीक्षा के लिये एक तिथि नियुक्त की गयी । इस कैम्पीटीशन के लिये हजारों कम्पीटीटर्स विभाग के कार्यालय में १० बजे आये । तो उनसे कहा गया कि कम्पीटीशन नहीं होगा । वे सब लोग वापिस चले गये और केवल २०० या २५० लोग वहां पर रहे । फिर उन्हें १२ बजे कह दिया जाता है कि कम्पीटीशन होगा । उसके लिये भी माननीय मंत्री जी द्वारा आदेश दिये गये । तो मैं जानना चाहता हूं कि किस प्रणाली के आधार पर, किस नियम के आधार पर उन्हें कम्पीटिशन के लिये बुलाया जाता है और फिर परीक्षा को स्थगित कर दिया जाता है और जब सब वापिस लौट जाते हैं तो निहित स्वार्थों के कारण जो रह जायं उन्हें पुनः कह दिया जाता है कि कम्पीटीशन होगा । तो यह कौन-सा आपका नियम है ? इसके लिये मैं विभाग से मांग करूंगा कि एक जांच आयोग बैठाया जाय जो इस बात को देखे कि इन वर्षों में जो अवैधानिक नियुक्तियां हुयी हैं, जिन लोगों को बाई पास करके प्रोमोशन दिया गया है, चाहे रिश्वतें लेकर, चाहे धार्मिक विचारों के कारण आदि, उनकी यह आयोग जांच करे और जिन लोगों को इस प्रकार पदोन्नति किया गया है ऐसे अनधिकृत लोगों को हटाकर अधिकृत लोगों को पदोन्नत किया जाय ।

आज विभाग में जितना भी वर्क चार्ज्ड स्टाफ है, उसको स्थायी नहीं किया जा रहा है । यह मांग कई वर्षों से की जा रही है और आज जबकि लेबर ऐक्ट भी बने हुये हैं और जबकि समाजवाद का नारा भी लगाया जाता है तो फिर भी इन लोगों को परमानेन्ट करने के लिये कोई कदम नहीं उठाया जाता है ।

विभाग में जितने भी कन्डक्टर्स और ड्राइवर हैं, उनके घंटों का जो कैलकुलेशन होता है, उसमें वे घंटे जबकि बसें खड़ी रहती हैं, नहीं लगाये जाते हैं । मैं अनुरोध करता हूं कि उनके वे घंटे भी कैलकुलेट किये जाने चाहिये और उनको इसके लिये ओवरटाइम भी दिया जाना चाहिये । इस समय उन्हें केवल २ घंटे का ओवरटाइम दिया जाता है, इसके लिए व्यवस्था होनी चाहिए कि जितने घंटे वे ओवरटाइम करते हैं, उसके लिए उन्हें ओवरटाइम दिया जाय ।

ये राशनलाइजेशन कमेटी ने जो ग्रेड्स फिक्स किये हैं, उनमें भी अनेकानेक कमियां रह गयी हैं। यह हो सकता है कि ये त्रुटियां ध्यान से रह गयी हों लेकिन इन्हें ठीक कर देना चाहिये। स्टेशन इंचार्ज का स्केल १२०–२५० है परन्तु उसके अन्डर में काम करने वाले मैकेनिक्स हैं उनका ग्रेड १५०–२६० तक हो गया है। तो इस तरह से जब स्टेशन इन्चार्ज के नीचे मातहत के रूप में वे काम करते हैं तो कैसे वे उसका सबार्डिनेशन समझ सकेंगे, यह बात समझ में नहीं आती है। इसकी जांच करके इसका सुधार कर देना चाहिए। दूसरे वहां पर जूनियर स्टेशन इन्चार्ज का स्केल १२०–२२० रुपया है। परन्तु उसके अन्तर्गत ही काम करने वाले जो क्लर्क और एकाउन्टेन्ट आदि हैं उनका ग्रेड १२०–२५० रुपये है। तो जिस पद पर उनकी पदोन्नति होती है वह तो स्केल कम है और जिस पर वे काम कर रहे हैं वह ज्यादा है। इसी प्रकार से ए० टी० आई० का ग्रेड १००–१८० है और जूनियर क्लर्क का भी ग्रेड उतना ही है। तो इन क्लर्कों का जब ए० टी० आई० की पोस्ट पर प्रोमोशन होता है तब भी यदि उन्हें वही स्केल मिलता है तो उनको पदोन्नत होने का क्या औचित्य है? यदि स्केल में १ या २ रुपये का भी फर्क होता तो भी कोई बात मानी जा सकती थी। बहुत कुछ कहा गया है कि परिवहन विभाग की स्थापना, रोडवेज का जो काम है वह कुशल व्यवस्था और यातायात की सुविधा देने के लिये हुई है। निश्चित मत आज प्रदेश और सदन में यह है कि इतने सालों के बाद भी जब अन्य प्रदेशों में हमारे प्रदेश से बसों का किराया कम है हमारी सरकार की ओर से प्रति वर्ष बसों का किराया आमदनी के रूप में बढ़ाया जाता रहा है। जबकि मूलतः सिद्धान्त यह होना चाहिये था कि हमारी यह व्यवस्था नो प्रोफिट नो लास पर चलनी चाहिये थी। मैं तो यह मांग करूंगा कि इस प्रकार इस सिद्धान्त को अपनाया जाय, क्योंकि गांवों के अधिकतर गरीब आदमी इन बसों से चलते हैं, कि नो प्रोफिट नो लास बेसिस पर ये बसें चलें, इसी आधार पर रोडवेज की व्यवस्था हो। प्रति वर्ष जो आमदनी के आंकड़े दिये हैं, इनमें से भी मैं तो यह समझता हूं कि यह आमदनी सरकार की मद में न आकर जिन कर्मचारियों ने ओवर टाइम, मेहनत करके अपने मेहनत से इस में दक्षता से आय बढ़ायी है, उनको कुछ इसका हिस्सा दिया जाना चाहिये।

इस विभाग को सबसे दुर्भाग्यपूर्ण घाटे की स्थिति जहां पर है वह कर्मशालाओं का विभाग है। स्पेयर पार्ट्स के खरीदने में, अध्यक्ष जी, विभाग में बहुत ज्यादा गोलमाल है। डिप्टी कमिश्नर जो इसके हैं उनके बावजूद आनेस्टली प्रयास करने के बाद भी जो जिलों में विभागीय कर्मशालायें हैं उनमें कोई विशेष सुधार नहीं हो पाया। इस ओर विभाग को और अधिक सख्ती बरतनी चाहिये। इसका मुख्य कारण है, मैं बताना चाहता हूं। पार्ट्स को लेने की जो व्यवस्था है वह सी० एम० ई० के यहां से है परन्तु चालाकी यह की जाती है कि जब किसी पार्ट की जरूरत होती है तो इतने समय से नोटिस नहीं देते हैं कि अगर सप्लायर के पास वह पुर्जे न हों तो वह कहीं से उसकी व्यवस्था कर सके। नतीजा यह होता है कि इतना कम नोटिस देने की वजह से सी० एम० ई० से नो अवेलएबिलिटी सर्टिफिकेट ले लिया जाता है और फिर प्राइवेट कन्सर्न्स से दुगनी कीमतों पर उन पुर्जों को खरीदा जाता है। इतना ही नहीं, उन पार्ट्स को खरीदने के लिये दिल्ली और बम्बई के टूअर किये जाते हैं और दुगुनी कीमतों पर, तथा टी० ए०, डी० ए० में पैसा खर्च करके पुर्जा खरीदा जाता है। इसके अलावा पुराने पार्ट को रीकंडीशन करा कर नये पार्ट की रसीद सबमिट की जाती है। इस तरह की शिकायतें आयी हैं लेकिन इन पर कोई कार्यवाही नहीं की गई। मेरा सुझाव है कि जिन कम्पनियों से बसें खरीदी जाती हैं उन पर यह लायबिलिटी होनी चाहिये कि जिस प्रकार के पार्टस की जरूरत पड़ेगी वह उनको एक निश्चित समय के बाद सप्लाई करने पड़ेंगे। सी० एम० ई० से जो पार्ट खरीदने हों उसके लिये उनको नोटिस देकर १५ दिन का समय देना चाहिये। और अगर १५ दिन में वह सप्लाई न करें तभी बाहर से पुर्जे खरीदे जायं अन्यथा न खरीदे जायं। जो अधिकारी १५ दिन का समय नहीं देते हैं उनके प्रति कठोर कार्यवाही की जाय। यह सब गड़बड़ी वर्कशाप्स में इस कारण होती है कि

[श्री राजेन्द्रसिंह]

विभाग के बड़े बड़े अधिकारी जो रीजन्स में रहते हैं वे खुद अपनी गाड़ियों में बड़े बड़े कीमती पुर्जे छिपा कर ले जाते हैं और उनका प्रयोग करते हैं। यह इस कारण से होता है कि कर्मशालाओं के ऊपर जो गेट कीपर होता है वह आर० टी० ओ० द्वारा अप्वाइंट होता है। मैं सुझाव देना चाहता हूं कि प्रदेशीय स्तर पर एक ट्रांसपोर्ट विभाग का सुरक्षा विभाग होना चाहिये और ट्रांसपोर्ट कमिश्नर के अन्तर्गत वह काम करे और जो गेट कीपर प्रत्येक वर्कशाप पर रहता है वह यहीं से अप्वाइंट होना चाहिये तथा पढ़ा लिखा होना चाहिये ताकि आने जाने वालों की देख रेख कर सके कि कोई पुर्जे को रख कर तो नहीं ले जा रहा है। इस की देख रेख वह कर सके। जब तक गेट कीपर पढ़ा लिखा नहीं होता है और सीधे ट्रांसन्सपोर्ट आफिस से संबंध न रख कर रीजनल ट्रान्सपोर्ट अथारिटी से उसका संबंध रहता है तब तक गड़बड़ी रहेगी।

पैसेंजर टैक्स ५ परसेंट से १५ परसेंट तक बढ़ा दिया गया है जिससे किराये में बढ़ोत्तरी हो गयी है। इसको खत्म कर देना चाहिये।

इंटर-स्टेट रूट के संबंध में मुझे यह कहना है कि गाजियाबाद से दिल्ली तक का जो रूट है उसमें दोनों प्रदेश की अथारिटीज ने काऊंटर साइन नहीं किये हैं। हाई कोर्ट का डिसीशन हो चुका है लेकिन विभाग उदासीन रहा है और इससे प्राइवेट आपरेटर्स तथा सरकारी बसेज दोनों को नुकसान हो रहा है।

गुड्स कैरियर्स हैं, उनमें प्राइवेट इंडिविजुअल्स को पर्मिट दिये गये हैं। ये पुलिस के भ्रष्टाचार के बड़े शिकार बने हुये हैं और उसका कारण यह है कि लेडन वेट्स के नियम अलग अलग प्रदेश में अलग-अलग हैं। उत्तर प्रदेश में २०० मन, मध्य प्रदेश में १५० मन, महाराष्ट्र में २५० मन और बिहार में १८० मन लादा जा सकता है। ये निश्चित आंकड़े नहीं हैं लेकिन इस प्रकार की विभिन्नता है। मैं यह मांग करता हूं कि ट्रांसपोर्ट कमिश्नर्स की एक कान्फ्रेंस बुलाई जाय और यह निर्णय किया जाय कि इस प्रकार की सड़क से इस प्रकार का ठेला इतना वजन ले कर चलेगा। वह फिर उत्तर प्रदेश महाराष्ट्र, मध्य प्रदेश अथवा बिहार कहीं भी जाय, उसे पुलिस को जो रिश्वत देनी पड़ती है उससे वह मुक्त हो जायगा।

इस विभाग ने पैसेंजर्स को सुविधा देने के सम्बन्ध में बहुत ही उदासीनतापूर्ण पहल अख्तियार किया है। किसी भी बस स्टैंड पर ठंढे पानी की सुविधा नहीं है। चारबाग बस स्टैंड पर भी पानी पीने की सुविधा नहीं है जो स्वास्थ्य के लिए अच्छा हो।

बस स्टैंड पर पैसेन्जर्स शेड्स बहुत कम बने हैं और आधे से अधिक ऐसे हैं जहां पैसेंजर्स शेड नहीं बने हैं। धूप और बरसात की रक्षा के लिए अधिक से अधिक शेड बनाये जाने चाहियें।

किराये में ५ पैसे और १० पैसे का संबंध होना चाहिए। ९१,७३ या ७७ नहीं होने चाहिए। उनकी वापसी में दिक्कत होती है। इसलिए उनको ९०,७५ और ८० कर देना चाहिए। इसके अलावा प्रत्येक बस स्टेशन पर जहां मुसाफिर आता है वहां शौचालय और मूत्रालय की व्यवस्था होनी चाहिए। जहां है भी वहां इतनी गन्दी व्यवस्था है कि वहां खड़ा रहना किसी नागरिक के लिए असंभव है।

बसेज का टाइम से छूटना भी बहुत आवश्यक है। रेलवे स्टेशन से और रेलवे टाइम टेबिल से बसेज का कोआर्डिनेशन होना बहुत आवश्यक है। ऐटा से कासगंज १९ मील है और पूर्व से पश्चिम को साढ़े ७ बजे गाड़ी जाती है लेकिन ऐटा से कोई बस ऐसी नहीं आती जिससे ट्रेन मिल जाय। इस कोआर्डिनेशन की व्यवस्था होनी चाहिये।

सुरक्षा की दृष्टि से जितने भी बड़े-बड़े एरियाज हैं, उनकी तलहटी में मेरा निश्चित मत है किसी भी प्राइवेट आपरेटर को कोई लाइसेन्स नहीं दिया जाना चाहिये क्योंकि यह खतरा है कि प्राइवेट आपरेटर्स की बसेज में कंडक्टर या ड्राइवर के रूप में जासूस कोई हो जिससे हमारी सुरक्षा को खतरा हो सकता है।

इसके अलावा वह सूचना भी मिली है कि जनरल मैनेजर, इलाहाबाद, जो हैं उन्होंने आफिसेज के कमरों में रेजीडेंस बना रखी हैं, और दिन में वह नीचे नहीं आता है और बरामदे में क्लर्कों से काम कराता है। शाम को ४ बजे आता है और रात के ९ बजे तक उन क्लर्कों को घसीटता है।

इलाहाबाद के बारे में यह सूचना मिली है कि स्टाफ का टी० ए० या एलाउंस या गुड एफीशियेंसी रिवार्ड वगैरा जिनका दिया जाना कहा जाता है लेकिन जब तक विधायकों द्वारा यहां प्रश्न नहीं किये जाते हैं तब तक नहीं दिया जाता है और ४,६ साल तक एलाउंस वगैरा नहीं दिया जाता है। इसलिये यह व्यवस्था होनी चाहिये कि कोई भी एलाउन्स ६ महीने से ज्यादा नहीं रुकेगा।

श्रीमन्, अंतिम प्वाइंट कह कर मैं अपने कटौती के प्रस्ताव को समाप्त करता हूं। वह यह है कि हमारी सरकार ने स्कूटर तथा फियट कार देने की भी व्यवस्था की है। इसके परमिट मंत्री जी देते हैं। जहां तक फियेट की व्यवस्था है, उसमें कुछ टैक्सीज के रूप में विभाग से दी जाती हैं। ऐसे जिलों में भी टैक्सी दी गई है जहां टैक्सी चलती तक नहीं है और लोग उनको व्यक्तिगत उपयोग में ला रहे हैं। मैं कहता हूं कि इसकी जांच कराई जाय कि जिनको टैक्सी चलाने के लिये कार दी गई है वह चल रही हैं या नहीं। ऐसे मामले हैं कि दस दस हजार में परमिट बेचे गये हैं। जहां तक सरकारी कोटे में से देने का प्रश्न है, यह व्यक्तिगत आधार पर, रिश्तेदारों दोस्तों और मजहबी आधार पर दिये जाते हैं, जिनुइननैस को नहीं देखा जाता है। शासन इसको अपने उपयोग में ला रहा है। इसलिये मेरा निश्चित मत है कि इसको कारपोरेशन के रूप में परिणत कर दिया जाय।

*श्री देवदत्त मिश्र (जिला उन्नाव)—

श्रीमन्, परिवहन मंत्री द्वारा जो मांग सदन में पेश की गई है, मैं उसका समर्थन करता हूं और आपके द्वारा यह कहना चाहता हूं कि राज्य में जितने भी इस प्रकार की सेवाओं से संबंध रखने वाले विभाग हैं, उनमें परिवहन विभाग बड़ा प्रशंसनीय कार्य कर रहा है और जन साधारण उससे लाभान्वित हो रहा है। १८ वर्ष में इसका काफी विस्तार हुआ है और जिनको पहले अपने गांव से तहसील या जिले में जाने के लिये २,३ रोज का पैदल सफर करना पड़ता था आज वे २,३,४ घंटे में ही अपने निश्चित स्थान पर पहुंच जाते हैं। इसलिये इससे जनसाधारण को भी लाभ हुआ है और राजस्व भी बढ़ा है। इस सेवा से दुगुना लाभ होता है।

आजकल ८३२ मार्गों पर १८,००० किलोमीटर पर हमारी बसेज चल रही हैं और हमारा खयाल है कि धीरे-धीरे इसका बिस्तार बढ़ता चला जायेगा। राज्य के कोने-कोने में बसेज चलने लगेंगी। यह इतना बड़ा विभाग है कि इसमें २५/३० हजार कर्मचारी काम करते हैं तो थोड़ी बहुत त्रुटि होना स्वाभाविक है। साधारण कार्य को देखा जाय तो समझ में आ सकता है कि जहां अच्छा कार्य होता है और अच्छी सेवा होती है तो त्रुटियां अवश्य होंगी और मैं समझता हूं कि इन त्रुटियों को दूर किया जाना आवश्यक है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय दे निवेदन करूंगा कि कानपुर हमारे राज्य का जो सबसे बड़ा नगर है और जहां की सबसे अधिक आबादी है, उस नगर का जो मुख्य सेन्ट्रल रोडवेज स्टेशन है, वह आज वर्षों से लिंगरिंग कर रहा है, लटका हुआ है, पड़ा है और उसका परिणाम यह होता है कि वहां पर बस स्टेशन ठीक न होने की वजह से वहां पर बसें सड़क पर खड़ी होती हैं। नहर के किनारे पर बस स्टेशन है, वहां पर बसों के खड़े होने की वजह से एक्सीडेन्ट भी हो सकते हैं और वहां पर इतनी भीड़ हो जाती है कि चोरी चपाटी की भी सम्भावना रहती है। तो जो वर्षों से समझा जाता है कि नहर पाटकर रोडवेज स्टेशन बनाया जायगा, उसे जल्द से जल्द कलेक्टरगंज के बस स्टेशन की तरफ ध्यान देना चाहिये और उसका निर्माण होना चाहिये।

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

[श्री देवदत्त मिश्र]

एक चीज में और निवेदन करूंगा कि शरीर कितना ही सुन्दर क्यों न हो, लेकिन यदि उस शरीर के हाथ पांव लुंज हों तो वह शरीर काम नहीं कर सकता है। रोडवेज संगठन का बस कंडक्टर एक विशेष हाथ होता है और रोडवेज सर्विस में उसे एक मुख्य पार्ट अदा करना पड़ता है। उसका वहां पर अपना विशेष महत्व है। उसके पे-स्केल के बारे में पे-रेशनलाइजेशन कमेटी ने जो सिफारिश की थी वह १००–१६० रुपये का पे-स्केल करने के बारे में थी। किन्तु पता नहीं क्या कारण है जिससे ऐसा नहीं किया गया। यह कारण वर्ग संघर्ष का ही कारण मालूम पड़ता है और उच्च अधिकारी चाहते हैं कि इनको इतना अधिक नहीं मिलना चाहिये। इसलिये गवर्नमेंट ने यह डिसिजन किया कि १००–१६० के बजाय इनका स्केल ८०–१४० रुपये का किया जाय। तो पे-कमेटी की सिफारिशों के बावजूद उनका स्केल घटाकर ८०–१६० कर दिया गया है। मेरा ख्याल है कि उनके कार्य के महत्व को देखते हुये जो सिफारिश पे-कमेटी ने की थी वह उचित थी किन्तु अफसरों ने उसे कम करके उचित नहीं किया है। मेरा अनुभव है कि गवर्नमेंट की कमेटी ने उस विभाग के बड़े अफसरों के स्केलों को और बढ़ा दिया है और छोटे छोटे कर्मचारियों के पे स्केलों को बढ़ाने के स्थान पर घटा दिया है। इसलिये मैं माननीय मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि जिस शरीर के हाथ मजबूत नहीं होंगे वह शरीर अच्छा काम नहीं कर सकता है। इसलिये जो निर्णय बस कंडक्टरों के संबंध में लिया गया है पी० आर०सी० कमेटी की सिफारिशों को हटाकर कि उनका वेतनक्रम कम कर दिया गया है, उसे फिर से रिस्टोर किया जाना चाहिये, तभी वह मन लगाकर काम कर सकते हैं। इससे उनकी एफ़ीशियेंसी बढ़ेगी और जनता को अधिकाधिक सुविधाओं का लाभ होगा। यह मैं समझता हूं कि इससे सरकार के राजस्व को भी कोई नुकसान नहीं होगा।

एक चीज मैं और सरकार से कहना चाहता हूं। सरकार टिकटों के दाम बढ़ा दिया करती है, लेकिन टिकटों के ऊपर पुराने दाम ही पड़े रहते हैं। इससे लोगों में एक बड़ा भ्रम पैदा होता है। सरकार को चाहिये कि जब दाम बढ़ें तो टिकटों के ऊपर जो एक्चुअल प्राईस और जो पैसेन्जर टैक्स होता है, उन दोनों को ही मिलाकर लिखा जाना चाहिये। उस पर पूरे पूरे दाम होने चाहिये जैसा कि रेलवे के टिकटों पर होता है। अभी जो १० परसेन्ट बढ़ाया गया है उसमें ५ परसेन्ट पहले से ही बढ़ा हुआ था, उसको मूल मानकर १० परसेन्ट बढ़ा दिया गया है। कानपुर से सुमेरपुर (बक्सर रोड पर) जहां पर हमारा गांव है, का पहले २–४० पैसे किराया था जो बढ़ाकर इस समय २–७० कर दिया गया है। तो जो किराया पहले २–४० पड़ता था वह मेरी समझ में नहीं आता है अब २–७० किस हिसाब से पड़ता है। जो पहले ५ परसेन्ट बढ़ा हुआ पड़ता था उसी को बेस मानकर बढ़ा दिया गया है। यदि ऐसा भी हो तो जो ३० पैसा बढ़ गया है, वह ३० पैसे न बढ़कर २५ पैसे ही बढ़ने चाहिये। इसी तरह की और भी बहुत जगह पर खामियां हो सकती हैं। इसलिये वह बढ़े हुये किराये को देखें कि क्या पहले का किराया बेस माना गया है? या जो पांच परसेन्ट बढ़ा था उसको बेस मानकर किराया बढ़ाया गया है।

मेरे एक माननीय सदस्य ने कहा कि रूट्स का नीलाम कर दिया जाय। मंत्री महोदय से मैं निवेदन करूंगा कि यह एक बड़ा खतरनाक रास्ता है। हम जानते हैं कि घाट का नीलाम होता है और जो इसी प्रकार की दूसरी चीजों का नीलाम होता है, उसमें नीलामी होने के कारण कम्पटीशन होता है और कम्पटीशन होने के कारण उसके दाम बहुत बढ़ जाते हैं और ठेकेदार द्वारा दिये गये वह दाम अन्ततोगत्वा उपभोक्ता से ही वसूले जाते हैं। इसलिये इस व्यवस्था से जनता को सफर करना पड़ेगा, इसलिये यह अच्छी व्यवस्था नहीं है, इसे अमल में नहीं लाना चाहिये। मेरा अनुभव है कि जिन घाट पर पहले पांच पैसा उतराई चढ़ाई पड़ता था वहां पर ही नीलामी की व्यवस्था हो जाने के कारण अब ३०–३० पैसा पड़ने लगा है। रूट्स नीलाम होने लगेंगे तो जो पैसेन्जर है वह सफर करेगा। इसलिये यह तो घोषणा करने वाला सुझाव है। यह सुझाव राजेन्द्रसिंह जी की तरफ से आया है जो कि ऐसे तबके को मानने वाले हैं, जो पूंजीपतियों के पोषक हैं। इसलिये वह इस बात को चाहते हैं कि नीलाम और इसी तरह की दूसरी चीजें हों। मेरा विचार है कि इन चीजों से बड़ा वास्तविक नुकसान होगा।

इसी तरह से जो उन्होंने कहा कि प्राईवेट एजेन्सीज को रूट्स दे दी जायं, यह भी बड़ा खतरनाक है। हम इसके भुक्तभोगी हैं। जिस वक्त प्राइवेट बसें चलती थीं, उस वक्त एक-एक लारी में चूहों की तरह आदमी को घुसा दिया जाता था और कभी कभी ऐसा भी होता था कि यदि उनको सवारी नहीं मिलती थी तो लारी नहीं चलती थी। लेकिन यह बात जरूर है सरकार उन भागों को भी ले ले, जिन पर प्राइवेट बसें चल रहीं हैं, उनका भी राष्ट्रीयकरण होना चाहिये और जल्द से जल्द होना चाहिये और इसमें यदि कोई वेस्टेड इन्टेरेस्ट बाधक हों तो उन्हें भी तजीस समाप्त किया जाना चाहिये।

एक चीज और, हमें बताया गया कि ९ रीजनल वर्कशाप हैं....

(लाल बत्ती होने पर)

अभी चार मिनट और....

श्री अध्यक्ष—

नहीं, सिर्फ दो मिनट और बोल लीजिये।

श्री देवदत्त मिश्र—

और ५१ वैसे वर्कशाप हैं, उनके ऊपर निबन्त्रण नहीं है। तीन सरकारी रूट्स की बात मैं आपको बताता हूं—कानपुर, लखनऊ व रायबरेली, इन तीनों रूट्स पर चलने वाली ७५ फीसदी बसें ऐसी हैं, जिनमें खिड़कियां नहीं हैं। तो आप समझें कि जाड़ा, गर्मी और बरसात में उससे यात्रियों को कितनी तकलीफ होती होगी। खिड़कियां न होने से वह बेचारे बरसात में बौछार से मुसीबत उठाते हैं, जाड़ों में ठंडी हवा से तकलीफ उठाते हैं और गर्मी में गर्म-लू से जलते हैं। तो इस तरह से इतने वर्कशाप्स होते हुये भी उनकी ठीक से मरम्मत नहीं हुई है, तो यह हमारे लिये लज्जा की बात है। इनसे पैसेन्जरों को बड़ी दिक्कत होती है। इन बसों के जरिये सरकार को जब इतना लाभ होता है, तो उनकी सुविधा के लिये बसों की मरम्मत भी हमेशा होनी चाहिये।

एक चीज की तरफ में और आपका ध्यान दिलाऊं। रिलीविंग ड्यूटी जो होती है। एक बस कहीं से आ रही है और डिपो में आकर खड़ी होती है जहां पर बस ड्राइवर और कंडक्टर अपनी ड्यूटी बदलते हैं। इस डिवटी बदलने में कम से कम ४०–५० मिनट का समय लग जाता है तो होना यह चाहिये कि ड्यूटी लेने वाले ड्राइवर और कंडक्टर को वहां पर पहले से ही मौजूद होना चाहिये जिससे कि वह तुरन्त अपनी ड्यूटी ले ले और १०-१२ मिनट के अन्दर वहां से चल सके। जो यात्री ढाई तीन घंटों से यात्रा कर रहा हैं, उसके लिये ४०–४५ मिनट तक डिपो में इन्तजार करना पड़ता है। तो यह उसके लिये बड़ा नुकसानदेह होता है। एक चीज और, हमारे यहां बहुत दिनों से यह प्रोपोजल चल रहा था कि सरकार कानपुर से उन्नाव तक सिटी बस चलायेगी। उसका सर्वे हो गया, स्टापेज वगैरह सब देख लिये गये लेकिन आज तक इस प्रस्ताव को कार्यान्वित नहीं किया गया। इससे बड़ा लाभ होगा। कानपुर शहर अब उन्नाव तक बढ़ता चला आ रहा है और इसलिये यह बहुत आवश्यक है कि वहां तक सिटी बस कानपुर से चलाई जाय। जो सिटी बसेज चलती हैं केवल टाउन्स में, लखनऊ और कानपुर वगैरह में, उनकी संख्या कम होने की वजह से आदमी घर से निकलता है कि फलां जगह १० मिनट में पहुच जायगा लेकिन उसको ३०–३० और ४०-४० मिनट तक इन्तजार करना पड़ता है तो सिटी बसेज की संख्या भी बढ़ाने की कृपा करें।

एक अपने यहां के रूट के बारे में निवेदन है। कानपुर से बक्सर रूट है। अभी तक कानपुर–रायबरेली, इलाहाबाद रूट पर जाने से राव रामबख्श रोड मिलता है। वह कच्ची मार्ग होने से बस नहीं चलती है। अगर बक्सर को ऊंचगांव से ज्वाइन करें और अगर बस राव राम बख्श मोड़ से मुड़ जाया करे तो बहुत सुविधा होगी, रास्ता बहुत कम हो जायगा क्योंकि अभी

[श्री देवदत्त मिश्र]

बीघापुर-तकिया, सुमेरपुर, ऊंचगांव-बक्सर जाती है, बीघापुर से ऊंचगांव करीब ३५ मील पड़ता है। अगर इधर से हटाकर रावराम बख्श मार्ग से कर दें तो केवल १२ मील पड़ेगा ऊंचगांव तो करीब २२, २३ मील का बचाव हो जाता है। तो इस रूट को नेशनलाइज कर दिया जाय शीघ्र से शीघ्र जिससे समय की बचत हो सके और यात्रियों को कम से कम २२, २३ मील का किराया भी कम देना पड़े। इन शब्दों के साथ में परिवहन विभाग को धन्यवाद देता हूं, जिसकी वजह से जनसाधारण को बहुत सहूलियतें और राहत हैं।

श्री गयाप्रसाद (जिला वाराणसी)—

माननीय अध्यक्ष जी, यह जो परिवहन की पुस्तिका बटी है इसमें मेरा खयाल है कि कामा फुलस्टाप को बदल करके जो पिछले साल बंटी थी वही करीब करीब इस साल भी है। इसमें ४ विभाग किये गये हैं—रोडवेज, प्रशासन, टूरिज्म और आंकड़े।

(इस समय १ बजकर २ मिनट पर अधिष्ठाता श्री कृष्णानन्द राय पीठासीन हुये।)

यही विभाग पिछले साल भी था। मैंने सुझाव दिया था कि मंत्री जी आप कृपा कर के टूरिज्म को इस विभाग से अलग कर दीजिये जैसा कि दूसरे प्रान्तों में किया गया है। उसका सेपरेट पोर्टफोलियो है, सेपरेट डाइरेक्टोरेट है। मैं धन्यवाद दूंगा कि मंत्री जी ने इतना सुझाव तो मान लिया है कि इस विभाग को अलग करने का प्रयत्न किया है और इसके लिये एक अलग डाइरेक्टर भी नियुक्त कर दिया है। लेकिन आप पता लगाना चाहें कि डाइरेक्टर साहब का दफ्तर कहां है और वह कहां बैठते हैं। कुछ नहीं है, खाली नाम नाम के लिये एक डाइरेक्टर की नियुक्ति हो गयी न उनका दफ्तर है, न कुछ है। उसका पार्टफोलियो भी अलग करना चाहिये अगर आप चाहते हैं कि इस प्रांत में टूरिज्म का विस्तार हो और जो फारेन एक्सचेंज इस देश में आता है इस टूरिज्म के जरिये उसमें से इत्तिफाक से उत्तर प्रदेश में ही सबसे ज्यादा जगह और करोड़ों रुपये की आमदनी इस प्रदेश और केन्द्र को हो सकती है यदि इसकी व्यवस्था आप ठीक कर दें। लेकिन मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि आज यह व्यवस्था नहीं है। आप इस बात को छोड़िये कि किस रूट पर सब चलायें और किस पर न चलायें लेकिन जो हिसाब किताब माननीय कांडपाल जी ने पेश किया है उसपर उनको खुद कितना ज्ञान है इसको देखना चाहिये। उन्होंने कहा कि २६ हजार लोगों को सुविधायें दी। उन्होंने कहा कि सफर करने वालों को और भी सुविधायें दी गयीं लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि यह दोनों ही बातें बिलकुल गलत हैं। आप फर्ज कीजिये कि लखनऊ से कानपुर को आप बस चलाते हैं। अगर प्राइवेट आपरेटर चलाते तो निश्चय ही २०० प्राइवेट आपरेटर को आप परमिट देते। जब इतने अधिक प्राइवेट आपरेटर को परमिट देते तो उसमें प्रत्येक बस में ३ आदमियों को इम्प्लायमेंट मिलता और रोड टैक्स भी प्रत्येक वेहिकिल पर आपको २ हजार रुपया मिलता। उसके स्थान पर अगर आप देखें तो आपने २२, २३ बसेज लखनऊ से कानपुर तक चलाई हैं। इस पर यदि आप आमदनी का हिसाब लगायें तो रोड टैक्स की आमदगी तब ज्यदा होती या अब ज्यादा हो रही है इसका जवाब कृपया आप अपने भाषण में देने का कष्ट करें। जब आप इस तरह से हिसाब करेंगे तो आपको पता होगा कि आप को लाभ होगा या घाटा।

हमारे राजेन्द्रसिंह जी ने बड़ी गलत बात कह दी। उन्होंने यह कहा कि प्राइवेट बसेज को आप कच्ची और खराब सड़कों पर चलते हैं और रोडवेज की बसेज को अच्छी सड़कों पर चलाते हैं। यह बिलकुल उन्होंने उलटी बात कह दी। मंत्री जी ने इसके लिये इशारा किया कि उदाहरण दीजिये मगर आप उदाहरण न दे पाये। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि जो अच्छी रोड्स हैं उन पर प्राइवेट बसेज चलाते हैं और जो खराब रूट्स हैं उन पर सरकारी बसेज चलते हैं। इसका उदाहरण भी आप देखें। लखनऊ से हरदोई तक सीमेंट और तारकोल की सड़क है उस पर आप प्राइवेट आपरेटर की बसेज चलवाते हैं। उसके बाद आप दूसरा रूट देखें कि बाराबंकी से लेकर फैजाबाद तक बिलकुल साफ और सीमेंट की सड़क है। उस पर भी प्राइवेट आपरेटर को एलाउ किया है। इसके विपरीत आप देखें गोरखपुर से नौतनवां को जो सड़क जाती है और जिस सड़क पर फरटीलाइजर बन रहा है उस सड़क पर आपने रोडवेज

की बसेज को चलाया है। वह ऐसी खराब सड़क है जिस पर सिवाय बैलगाड़ी के दूसरी सवारी जा नहीं सकती है, आपने रोडवेज की बसेज को चलाया है। बहुत मुश्किल से मैं जीप लेकर उस पर जा सका हूं। उस सड़क पर रोडवेज की ६०, ६० हजार रुपये की बसेज चल रही हैं जो तीन महीने में ही खराब हो जाती हैं। मैं राजेन्द्रसिंह जी की इस बात को नहीं मानता हूं। वास्तव में बात यह है कि अच्छी रोड पर प्राइवेट आपरेटर की बसेज और खराब रूट्स पर रोडवेज की बसेज को चलाया है.....

श्री मुजफ्फर हसन––

कुछ उनकी बात सही है और कुछ आपकी सही है। जनरली ऐसा सही नहीं है।

श्री उग्रसेन––

श्रीमन्, अच्छे-अच्छे रूट तो खुद मंत्रियों ने अपने आप ले लिये हैं।

श्री गयाप्रसाद––

एक दूसरे रूट को आप देखें। इलाहाबाद से कालाकांकर रूट है। उस पर प्राइवेट आपरेटर्स की ४०,४५ बसेज चल रही थीं और जब रोडवेज ने उसको लिया तो उस पर ८ बसेज चल रही हैं। अब आप बताइये कि इसमें यात्रा करने वालों का कष्ट बढ़ा या घटा? फिर प्राइवेट आपरेटर्स से कितना टैक्स मिलता और अब कितनी कमाई हो रही है। इस तरह से यदि माननीय मंत्री हिसाब किताब लगाकर सदन के सामने इसको रखें तब सही नक्शा सामने आ सकता है इस विभाग का वरना खाली आंकड़ों के आधार पर जो लोग नहीं जानते हैं उनको क्या पता होगा। इससे प्रदेश का बड़ा नुकसान होगा। मैं मंत्री जी से कहूंगा कि रोडवेज को आप आर्थिक पहलू से फिर विचार करें और अपनी नीति को स्पष्ट करें कि आप प्राइवेट आपरेटर को बढ़ावा देना चाहते हैं या राष्ट्रीयकरण करना चाहते हैं। जब तक यह स्पष्ट नहीं होता है तब तक इस विभाग को लाभ नहीं हो सकता है यह मेरी निश्चित धारणा है। न यात्रियों का, न जनता का और न प्रदेश का लाभ हो सकता है।

जहां तक करप्शन की बात है, यह एक ऐसा सवाल है इस विभाग का जिस पर अगर इधर उधर की बात न कही जाय और सीधे जवाब दे दिया जाय तो अधिक अच्छा है। हमारी बात जो भी समझी जाय उसका सीधा जवाब दे दिया जाय या इंकार कर दिया जाय तो हम समझें लेकिन मेरी नेक सलाह यह है कि इसका उत्तर देने के बजाय आप गौर करें। आप देखें कि करोड़ों रुपये के स्पेयर पार्ट्स परचेज होते हैं सेंट्रली और रीजन्स में और जो परचेज होती है उसमें अगर खरीदने वाला एक परसेंट का भी कमीशन ले तो वह लाखों रुपयों में बैठता है। यह खरीदारी एक व्यक्ति की इच्छा पर निर्भर करती है। वह जो चाहे खरीदे। वह अनावश्यक पार्ट्स खरीद कर जमा कर सकता है और आवश्यक पार्ट्स नहीं खरीद सकता है। एक तरफ अनावश्यक पार्ट्स पड़े रहते हैं जिन का कोई उपयोग नहीं होता और उन में करोड़ों रुपया फंसा रहता है और दूसरी तरफ आवश्यक पार्टस न होने की वजह से बसें बेकार खड़ी रहती हैं। अगर खरीद फरोख्त का रवैया यही रहेगा किसी को पर्सनल तुष्टि के लिये ही काम होगा तो निश्चित मानिये कि विभाग बैठ जायगा। तो मैं आप से कहना चाहता हूं कि एक-एक रीजन में जो पार्ट्स लोकली परचेज होते हैं उन में एक-एक परचेजिंग आफिसर के ६,६ हजार रुपये कमीशन बैठता है, और सेंटर में तो लाखों रुपया होता है। इस पर सरकार को ध्यान देना चाहिये। एक इंतजाम हुआ था, मंत्री जी ने किया था या किसी और ने यह मैं नहीं जानता, लेकिन वह यह हुआ था कि परचेज करने के लिये एक कमेटी बना दी जायगी और जो डिमांड्स होंगी उन को इकट्ठा करके, वेरीफाई करके, पार्ट्स खरीदे जायेंगे। मुझे यह बात पसंद आयी थी लेकिन जिन अफसरों को इसमें स्वार्थहानि होती थी वे उसी दिन से छुट्टी लेकर बैठ गये और अब वे इस बात के प्रयत्न में हैं कि यह नयी व्यवस्था किस प्रकार समाप्त की जाय। जो कदम आप उठा रहे हैं, उस में यदि देश और प्रदेश का हित है तो उस पर निश्चित रूप से कार्यवाही होनी चाहिये, यह मेरा मत है।

[श्री गयाप्रसाद]

माननीय मुख्य मंत्री जी यहां नहीं हैं, उप नेता सदन हैं। मुझे एक बात से बड़ी तकलीफ हुई है। मैं व्यक्तिगत तौर पर किसी के ऊपर आक्षेप नहीं करना चाहता, लेकिन वाकयी मुख्य मंत्री जी ने मेरे साथ और विरोधी पक्ष के साथ अन्याय किया है। वह अन्याय दुनिया के किसी कोने में भी बरदाश्त नहीं किया जा सकता। मैंने एक भ्रष्टाचार का नक्शा रखा और एक शिकायत की। उस की जो भी जांच होती, वह जांच होकर खत्म हो जाती। पहले उसकी जांच एक आई०सी०एस० अफसर को दी गयी। उन को अधिकार नहीं था। अधिकार के अभाव में उन्होंने त्यागपत्र दे दिया। इसके बाद वह जांच राज्यपाल की घोषणा के बाद अप्रैल, १९६४ में एक दूसरे अवकाश प्राप्त न्यायाधीश श्री टंडन के सुपुर्द हुई अंडर दि कमीशन आफ इंक्वायरी ऐक्ट, १९५२। उसके बाद किसी कारणवश वह भी इस्तीफा दे कर चले गये। अब मैंने सुना है कि वह मामला भेजा गया है एडवोकेट जनरल के पास उनकी राय लेने के लिये कि उसमें क्या किया जा सकता है। यह राज्यपाल की घोषणा का अपमान है। राज्यपाल ने एक निश्चित घोषणा की थी, उसके मुताबिक किसी दूसरे व्यक्ति की राय की उस पर आवश्यकता नहीं थी। केवल यह होना चाहिये था कि तीसरा कोई जज आता और वह उसकी जांच कर के फैसला कर देता। वह सब को मान्य होता। यह न कर के मुख्य मंत्री जी ने इस बात का प्रयत्न किया कि एक उल्टी सीधी रिपोर्ट मंगा लें अपने पक्ष में और इस मामले को सदा के लिये दबा दें।

मैं आप से कहना चाहता हूं और यह बतलाना चाहता हूं कि आप पढ़ना चाहें तो कानून भी पढ़ लें कि व्यक्ति के रिजिग्नेशन से कमीशन मिटता नहीं। कमीशन है। परसन में रिजाइन बट कमीशन इज देयर। और उस कमीशन के रहते हुए और राज्यपाल की घोषणा के रहते हुये मुख्य मंत्री जी को कोई ताकत नहीं है कि उस मामले को वह दबा सकें। मैं चाहता था इस तरह की कोई रिपोर्ट आ जाती सदन में तो मैं उनको सीधा हाईकोर्ट में खड़ा कर देता, लेकिन जो रिपोर्ट आयी है वह अभी तो अधिकारिक रूप से बतायी भी नहीं गयी। अभी कल मैं मुख्य सचिव से मिला तो उन्होंने कहा कि अभी रिपोट नहीं आयी। मेरी जानकारी है कि रिपोर्ट आ भी गयी, उनको पता नहीं। मुख्य मंत्री ने सदन को बताया भी नहीं। रिपोर्ट में मुझे जानकारी यह है कि हमारे कोलीग हैं, उसमें मंत्री का सवाल है इसलिये इसमें मैं कोई राय नहीं दे सकता और यह कमीशन के सामने मामला है, वही काम्पीटेंट अथारिटी है इस पर एक फैसला देने के लिये यह रिपोर्ट आयी है। तो इस तरह से प्रयत्न एक छोटे से मामले को छिपाने का किया जा रहा है, यह उचित नहीं है—न तो उनके लिये उचित है और मैं तो आखिर में प्रार्थना यही करूंगा कि मुजफ्फर साहब, इस विभाग को यदि आपको चलाना हो, बनाना हो, देश की और प्रांत की तरक्की चाहते हैं तो आप स्वतः इस विभाग को छोड़ें, अब उनके बूते की बात नहीं है।

(इस समय १ बज कर २० मिनट पर अधिष्ठाता, श्री कमल सिंह यादव पीठासीन हुए।)

श्री धर्मसिंह—

मान्यवर, जो माननीय परिवहन मंत्री जी ने बजट प्रस्तुत किया है, मैं उसका हृदय से स्वागत करता हूं। जहांतक इस विभाग का संबंध है, जब से इसका कार्य आरम्भ हुआ है तब से आज तक देखें, जितनी इसमें तरक्की हुई है, जहां तक साधनों का संबंध है, धन का और लोगों को सुविधायें इत्यादि देने का संबंध है, कमी तो थोड़ी बहुत रह ही जाया करती हैं, लेकिन फिर भी कार्य किया गया है वह सराहनीय है। लेकिन जब माननीय राजेंद्रसिंह अपना कटमोशन पेश कर रहे थे तो कुछ ऐसा मालूम होता था कि कोई बात किसी ने आकर उनसे कह दी, उन्होंने कोई उसकी जानकारी नहीं की और उसको यहां कहने लगे। यह शोभा नहीं देता कि किसी व्यक्ति या अधिकारी का नाम लेकर कोई बात कही जाय जिसकी जानकारी स्वयं न रखते हों, जिसके बारे में कोई सबूत न हो और किसी व्यक्ति ने आकर कह दिया हो। यह सही है कि अपोजीशन के कुछ अधिकार होते हैं, लेकिन अगर उनका दुरुपयोग किया जाता है तो जनतंत्र की तरक्की नहीं हो सकती। माननीय मंत्री जी २४ घंटे यहां रहते हैं, अगर किसी ने कुछ कहा

कमिश्नर साहब से या उनसे कहा जा सकता था, उनसे शिकायत की जा सकती थी, उनको लिख कर दिया जा सकता था, लेकिन अंधाधुंध जिसका कोई सर-पैर न हो किसी अफसर को डिफेम करना अपोजीशन के लिये कम से कम शोभा नहीं देता। क्या ट्रांसपोर्ट के दफ्तर में जिस लड़की का जिक्र किया गया है, क्या हम इसी प्रकार स्त्रियों की रक्षा करते हैं? क्या एक ही स्त्री वहां कार्य करती है? वहां तो बहुत-सी स्त्रियां हैं जो सर्विस करती हैं। तो इसका अभिप्राय यह हुआ कि जो लोग सदन में नहीं हैं जो इस तरह के आक्षेपों का जवाब नहीं दे सकते उन पर इस तरह के निराधार आरोप लगाये जायं। अगर जानकारी होती, शिकायत होती तो जांच की जा सकती है, मुकदमा चलाया जा सकता है, लेकिन जो बात कही गयी वह स्त्री जाति के लिये, उनके लिये और उनके दल के लिये शोभा की बात नहीं है। करप्शन को दूर करना हम सब का कर्त्तव्य है। जहां तक आर० टी० ओज का संबंध है, उनके बारे में मैं कुछ निवेदन करना चाहता हूं। जिस ग्रेड में उनकी नियुक्त होती है आखिर तक वे उसी ग्रेड में पड़े रहते हैं, किसी दूसरी जगह उनकी तरक्की भी नहीं हो सकती है। उनको डिप्टी कलेक्टर का ग्रेड दिया जाता है जबकि वह ५ जिलों तक का अधिकारी होता है और इतना ज्यादा काम उसके पास रहता है कि उसको एक मिनट की फुरसत नहीं मिलती। ज्यादातर अधिकारी अपनी मैक्सिमम पे पा रहे हैं और आगे कुछ मिलने की गुंजाइश नहीं है। उनके लिये तरक्की का कोई रास्ता भी नहीं है। मेरा सुझाव है कि उनके लिये एक ग्रेड और निर्मित करना चाहिये और डिप्टी ट्रांस्पोर्ट कमिश्नर के पद पर भी उनका प्रोमोशन होना चाहिये। किसी समय वित्त विभाग से भी सलाह ली गयी थी। उनकी एफीशियेंसी और कार्य को देखते हुए यह आवश्यक है कि उनके ग्रेड पर विचार किया जाय।

परमिट देने की जो व्यवस्था है उस पर भी सरकार को विचार करना चाहिये। इस सम्बन्ध में जो कमेटी बनी थी उसमें भी अपनी कुछ सिफारिशें की हैं जो उचित हैं। सरकार को उस पर ध्यान देना चाहिये। जो एजेंसी परमिट दे उसमें हाई कोर्ट लेविल का भी कोई आदमी होना चाहिये। इसके अलावा जिस क्षेत्र के लिये परमिट देना हो, वह अथारिटी उस क्षेत्र में जा कर हर बात की जांच कर के परमिट दिया करे।

जहां तक रोडवेज विभाग का संबंध है, इसमें कोई शक नहीं है कि यात्रियों को बहुत-सी सुविधायें पहुचाने के काम हुये हैं, मगर कुछ कमियां भी हैं। मैं समझता हूं कि इस विभाग में अगर चेकिंग और रीचेकिंग हुआ करे तो यह कमियां भी दूर हो सकती हैं। अगर टेक्नीकल आदमी अच्छी तरह से देख-भाल किया करें तो काफी सुधार हो सकता है।

एक बात मैं प्राइवेट बसों के नेशनलाइजेशन के बारे में कहना चाहता हूं। किसी रूट को नेशनलाइजेशन के लिये लेने से पूर्व आपको खूब सोच-बिचार कर लेना चाहिये, मगर जब आप यह निर्णय ले लें कि फलां रूट को नेशनालाइज करना है तो उस निर्णय से पीछे नहीं हटना चाहिये। बहुत से ऐसे रूट्स हैं जिनके बारे में १० साल पहले निर्णय लिया गया था कि उनका नेशनलाइजेशन किया जायेगा, मगर आज तक उनका नेशनलाइजेशन नहीं हो पाया। आप कोई कदम उठाने से पहले खूब सोच लीजिये, मगर निर्णय लेने के बाद उस पर अमल कीजिये। नीचे की सिफारिश आने के बाद जब आप भी उसकी स्वीकृति दे देते हैं तो फिर उसे मुल्तवी करने का कोई औचित्य नहीं रह जाता। मैं जानता हूं कि सरकार के पास साधनों की कमी है। मगर इसका ध्यान उस विषय में निर्णय से पूर्व ही कर लेना चाहिये।

एक निवेदन, मान्यवर, मैं एक्सीडेंट्स के बारे में और करना चाहता हूं। मैं मान्यवर, पश्चिमी जिलों का रहने वाला हूं। जी० टी० रोड पर बहुत एक्सीडेंट होते हैं। ज्यादातर एक्सीडेंट ठेलों से होते हैं और कभी-कभी ५–५ आदमी तक मर जाते हैं। सरकार को इस तरह का कोई साधन खोजना चाहिये जिससे यह एक्सीडेंट कम हो सकें और इनको दूर किया जा सके। इन में बराबर बढ़ोत्तरी होती चली जा रही है। इस तरीके से जो ठेलों के

[श्री धर्मसिंह]

एक्सीडेंट होते हैं उनके बारे में, मान्यवर, मैं एक बात की ओर सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि बहुत टैक्सेज पड़े हुये हैं जिनकी वसूली नहीं हुई है। हालांकि विभाग इस बात की कोशिश कर रहा है कि जितने उनके पास साधन हैं, उन साधनों के होते हुये भी वे टैक्सों को वसूल करने की कृपा करें। लेकिन फिर भी मैं प्रार्थना करूंगा कि जो टैक्सेज पड़े हुए हैं वह सरकार का धन है, लोगों के पास पड़ा हुआ है, उस पर मंत्री जी विचार करें।

अन्त में मैं एक निवेदन करना चाहता हूं कि प्रदेश में टैक्सियों की बहुत कमी है। लखनऊ में एक फारेनर होटेल के सामने खड़े हुए थे, उनको कोई टैक्सी नहीं मिली। लोगों के पास टैक्सीज हैं उनका सुधार हो सकता है। बहुत से जिले ऐसे हैं जहां टैक्सीज नहीं हैं। बुलन्दशहर में कोई टैक्सी नहीं है। प्रत्येक जिले हैडक्वार्टर पर कम से कम एक टैक्सी हो। उससे विभाग को आमदनी हो सकती है। लोगों को सहूलियत भी हो सकती है और इस तरीके से बहुत फायदा हो सकता है।

अधिष्ठाता महोदय, अन्त में मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि जो दिल्ली में बस स्टैंड है वहां पर रोडवेज की बसें और प्राइवेट बसें भी आती हैं जिससे वहां भी बहुत हो जाती है। इसलिये माननीय मंत्री जी इस पर विचार करने के बाद ऐसी व्यवस्था करें कि प्राइवेट बसें एक जगह रहें और रोडवेज बसें एक जगह रहें। इन शब्दों के साथ मैं इस अनुदान का समर्थन करता हूं।

श्री रामकिशोर वर्मा (जिला फतेहपुर)—

अधिष्ठाता महोदय, मैं कटौती के प्रस्ताव का समर्थन करता हूं और वह समर्थन करने की आवश्यकता इसलिए प्रतीत हुई कि मानव जीवन के लिये कुछ चीजें जो आवश्यक होती हैं अन्य बातों के अतिरिक्त उसमें परिवहन का भी मुख्य स्थान है। यातायात विभाग ने जिस समय से इन बसों के चलाने का काम अपने हाथों में लिया यह प्रशंसनीय रहा लेकिन शनैः शनैः इसमें कमियां आती रहीं और आज तो हालत ऐसी हो गई है कि उससे इस विभाग में भ्रष्टाचार और जिस तरह की चीजें हो गई हैं उनसे सभी परिचित हैं। मान्यवर, इसका एक कारण यह भी है कि जिस विभाग से मंत्रि महोदय का संबंध हो, उनके विषय में यह देखना है कि वे देशभक्ति से कितना नजदीक हैं और कितना दूर हैं। मैं कहना चाहता हूं कि परिवहन मंत्री जी देश भक्ति से दूर हैं। जब हमारे देश में पाकिस्तान का आक्रमण हुआ तो आप फतेहपुर जिले में गये, वहां पर कोड़ा जहानाबाद जिला फतेहपुर के चेयरमैन रशीद हसन उर्फ हसन मियां जो पाकिस्तानी होने के नाते जेल में बन्द थे। आपको मालूम था। आप जब फतेहपुर से हमीरपुर जा रहे थे तो उन महोदय के परिवार वालों के कहने पर उनके यहां चाय पीने गये।

श्री अधिष्ठाता—

आप शब्द से चेयर का संकेत होता है। इसलिये आप न कहें।

श्री रामकिशोर वर्मा—

जब राजेंद्रसिंह जी एक चार्ज लगा रहे थे तो मंत्री जी ने यह कहने की कोशिश की कि आपने लिखकर नहीं दिया। तो मान्यवर, मैं मंत्री जी से स्पष्ट कहना चाहता हूं। इस बात को मैंने मुख्य मंत्री को लिखा, राज्यपाल जी को लिखा और खुद मंत्री जी को लिखा। वहां नागरिक सुरक्षा समिति थी जिसमें श्री जगन्नाथ सिंह जी एम०एल०ए० जो सचिव भी थे उनको लिखा। उसमें क्या कार्यवाही हुई? गलत थी या सही थी? जब उन्होंने यह बात की तो उनके अपने विभाग के संबंध में कहना कहां तक कारगर होगा, यह इससे अन्दाजा लग सकता है। इस विभाग में भ्रष्टाचार कितने जोरों का है उसकी चर्चा की गयी और मैं उसका एक उदाहरण देना चाहता हूं। हमारे यहां एक रूट था फतेहपुर-असोथर। इस संबंध में मैंने असेम्बली में भी सवाल किया था। उस रूट पर १४ दिसम्बर, ६४ से डेढ़ साल तक रोडवेज की बसें चलीं जिनका कोई परमिट नहीं था। जब प्राइवेट आपरेटर्स ने दरख्वास्त दी कि

बिना परमिट के सरकारी बसें चलायी जा रही हैं तब उस पर कार्यवाही की गयी। बस स्टेशन बन गया था, टिकट छप गये थे लेकिन रोडवेज डिपार्टमेंट ने कोई बस परमिट नहीं लिया जब कि ५ बसें उसकी उस रूट पर डेढ़ साल तक चलती रहीं। इसका कारण यह था कि जनरल मैनजर, आर०टी०ओ० और प्राइवेट आपरेटर्स में आपसी एक तरह का सौदा था जिससे अधिकारियों नें उस रूट को डेढ़ साल तक प्राइवेट आपरेटर्स के लिये छोड़ रखा। बाद में शिकायत करनें पर बसें बन्द कर दी गयीं।

एक और दूसरा उदारण है जहांनाबाद–चांदपुर रूट का। पहले उस रूट का राष्ट्रीयकरण किया गया, फिर जो प्राइवेट आपरेटर्स थे, उनको भी उस रूट पर परमिट दे दिया गया। विभाग ने उस पर कोई एतराज नहीं किया क्योंकि अधिकारियों ने प्राइवेट आपरेटर्स से पैसा ले लिया था। सरकार को चाहिये कि वह इस बात की जांच करावे कि इस तरह के भ्रष्टाचार में उनके अधिकारियों का कहां तक हाथ है और उनके विरुद्ध कार्यवाही होनी चाहिये।

सबसे बड़ा मसला यह है कि कुछ अच्छे रूट्स हैं जिन पर प्राइवेट गाड़ियां चलाने के परमिट्स दे दिये गये और कुछ अच्छे रूट्स पर रोडवेज की एकआध बसें चलती हैं। जो अच्छे किस्म की बसें हैं और जिनमें जनता का पैसा लगा हुआ है, खराब रूट्स पर चलने की वजह से बरबाद हो जाती हैं। उन बसेज की मरम्मत के नाम पर अच्छे पुरजे खरीद कर उनको तो मारकेट में ऊंचे दामों पर बेंच दिया जाता है और सस्ते किस्म के पुरजे खरीद कर उनमें लगा दिये जाते हैं। ऐसा ही एक उदाहरण और है। कानपुर से वाराणसी को एक बस चली जिसमें नया टायर लगाया गया था। जब वह बस कानपुर से फतेहपुर पहुंची तो पहिया फट गया। पूछतांछ करने पर मालूम हुआ कि यह तो अभी-अभी लगाया गया था, लेकिन देखने पर मालूम हुआ कि टायर बहुत पुराना था और नतीजा यह हुआ कि वह बस जिसमें पचासों यात्री थे, एक पेड़ से टकरा कर चकनाचूर हो गयी। इससे अन्दाजा आप लगा सकते हैं कि तमाम यात्री घायल हो गये और उन घायलों में फतेहपुर जिला परिषद् के अध्यक्ष श्री हर प्रसाद जी भी थे। सरकार को चाहिये कि वह इसकी जांच करावे तथा जो लोग घायल हो गये हैं और जिनके हाथ पैर की हड्डी टूट गयी है उनको उचित मुआवजा देने की व्यवस्था विभाग द्वारा की जानी चाहिये।

इसके साथ ही आप आज कानपुर रीजन को ही देखें कि वहां बसों की हालत क्या है। ५२ बसें इस वक्त कानपुर में पड़ी हैं। किसी में टायर नहीं है, किसी में पुर्जा नहीं है, किसी में कुछ नहीं है। जब किसी रूट की कोई बस खराब हो जाती है तो लोग यह समझ कर कि सरकारी बस का टाइम यह है, बस तो आती ही होगी, बस का इन्तजार करते करते परेशान हो जाते हैं और कोई बस वहां नहीं पहुंच पाती। इसलिये सारी बसों की मरम्मत की व्यवस्था विभाग को करनी चाहिये तथा जिस रूप में जितनी बसेज हैं उतनी बसेज की व्यवस्था होनी चाहिये तथा उनके टाइमिंग की भी सही जानकारी लोगों को होनी चाहिये।

सबसे दिक्कत की बात यह है कि रोडवेज की गाड़ियों में दो क्लास होता है, एक अपर और दूसरा लोअर। लोअर क्लास तो सामान्य जनता के लिये होता है लेकिन अपर क्लास जो होता है उसमें ड्राइवर, कंडक्टर ही सफर करते हैं। उसके चारों तरफ इस तरह से घेरा डाल दिया जाता है कि कोई वहां बैठ ही न सके। जो लोग दूर की सफर अपर क्लास में करना भी चाहते हैं उनको टिकट यह कह कर नहीं दिया जाता है कि कोई जगह खाली नहीं है। बल्कि वास्तविकता यह है कि उसमें आपके कर्मचारी बैठे हुये होते, जिससे आपके विभाग को काफी क्षति हो रही है। कहीं भी पानी पिलाने की व्यवस्था नहीं है। अब गरमी का मौसम शुरू हो गया है और पानी की व्यवस्था आपके विभाग की ओर से होनी चाहिये जिससे जनता को कष्ट न हो।

श्री अधिष्ठाता—

अब आपका समय समाप्त ।

श्री वृजभूषणशरण (जिला देहरादून)—

अधिष्ठाता महोदय, मेरा कोई इरादा आपसे समय लेने का नहीं था कि आपने विचार रखें लेकिन माननीय राम किशोर जी ने एक ऐसी बात कह दी, जिससे मुझे भी कुछ कहना जरूरी हो गया । जब माननीय सदस्य ने कहा कि माननीय मुजफ्फर हसन जो जो परिवहन मंत्री हैं, देशभक्त नहीं हैं, मुझे बहुत दुःख हुआ । प्रजातांत्रिक प्रणाली में जब हम असेम्बली में कुछ कहते हैं तो उसके लिये मुकदमा नहीं चलाया जा सकता है, यह एक प्रिविलेज है । लेकिन उसका दुरुपयोग करना भद्दी बात है । बिना किसी सबूत के किसी के लिये यह कह देना कि वह देशभक्त नहीं है, उचित नहीं है । उन्होंने कोई बात बतलाई और किसी का नाम लिया कि वह जेल में थे, में नाम भूल गया । अगर कोई मंत्री बैठे पर है और वह किसी की बात न सुने तो वह मंत्रिपद के लायक नहीं है । प्रजातंत्र में सबकी बात सुनी जाती है । मुजफ्फर हसन साहब का सारा जीवन देश की सेवा में बीता है और जो आदमी ६०, ७० वर्ष की उम्र की देशसेवा में हो जाय उसे कहा जाय कि तुम देशभक्त नहीं हो, यह बड़े ताज्जुब की बात है । यह बहुत शर्म की बात है ।

परिवहन विभाग में, कम से कम ३—४ साल से तो मैं देख रहा हूं कि इनकी व्यवस्था अच्छी होती जा रही है । सबसे बड़ी मिसाल यह है कि आप सड़क पर जा रहे हैं और पीछे साइड देने के लिये हार्न देते हैं तो प्राइवेट बस या ट्रकवाला आसानी से साइड नहीं देगा लेकिन परिवहन विभाग की बसों वाले १०० में से ९९ केसेज में आपको तुरन्त पास कर देंगे और निकल जाने देंगे ।

एक बात बड़ी अजीब सी कह दी कि अगर अपर क्लास में ड्राइवर और कंडक्टर बैठे रहते हैं, यह सही हो सकता है, मुझे इसका ज्यादा तजुर्बा नहीं है । लेकिन कभी-कभी लखनऊ से सहारनपुर जाना होता है तो मेल से जाते हैं और जब हम वहां से रोडवेज की गाड़ी पकड़ते हैं तो हमने कोई ड्राइवर या कंडक्टर या क्लीनर अपर क्लास में बैठे नहीं देखा । बहरहाल रामकिशोर जी का तजुर्बा होगा ।

उन्होंने यह भी कहा कि एक्सीडेंट बहुत होते हैं और किसी एक्सीडेंट में किसी का नाम लिया कि वह जख्मी हो गये । एक्सीडेंट तो होते ही रहते हैं । यह कुदरत है, इसे कौन रोक सकता है ? किसी समय बारिश से एक्सीडेन्ट हो जाता है या आप बैलगाड़ी इत्यादि को बचाने के लिये कच्ची में जाते हैं तो गाड़ी सम्भल नहीं पाती है । शायद आप परिवहन विभाग को यह आदेश देना चाहते हैं कि वह बैलगाड़ी की स्पीड से चलें । कल मैंने माननीय मंत्री जी से कहा था कि सड़कों की दशा को देखना होगा । मैं मानता हूं कि परिवहन विभाग से इसका सीधा संबंध नहीं है । हमारी सड़कें बहुत छोटी हैं । आप पंजाब में देखिये । वहां ऐसी सड़कें हैं कि ३, ३ मोटरें एक साथ निकल जाती हैं और कोई गड़बड़ नहीं होती हैं । वहां इतने एक्सीडेंट नहीं होते हैं यद्यपि वही किस्म के पुरजे वहां भी इस्तेमाल होते हैं । यहां तो केवल १२ फीट का गोला है, बाकी सब कच्चा है । दूर न जाइये । यहीं लखनऊ में ही क्या कभी किसी अथारिटी ने यह सोचने की कोशिश की है कि जिस तरह से जन संख्या, मोटरें, स्कूटर्स और रिक्शा इत्यादि बढ़ रहे हैं और, जैसा माननीय धर्मसिंह जी कह रहे थे कि टैक्सियां भी होनी चाहिये, तो उसी हिसाब से सड़क का भी प्रबन्ध किया जाय ? चौराहों को और सड़कों को चौड़ा करना चाहिये और कुछ वन वे ट्रैफिक की रेस्ट्रिक्शन लगानी होगी । कल माननीय गुलाब सिंह जी ने भी मंत्री जी से कहा यद्यपि मंत्री जी ने कहा कि यह उनके विभाग से संबंधित नहीं है । पुलिस से संबंधित है । वह इस सरकार के एक वरिष्ठ मंत्री हैं और पुलिस विभाग को नोट भेज सकते हैं और कोई समिति जिला स्तर पर औरप्रान्तीय लेविल पर भी बनाई जाय जिसमें इंजीनियर्स, ट्रांसपोर्ट विभाग के एक्सपर्ट आफिसर, और पुलिस विभाग के अफसर हों, जो यह देखें कि आखिर यह कन्जैशन कैसे दूर हो ।

यह कहा गया कि हमारे रोडवेज के सरकारी पुरजे बाजार में जाकर चोरी से बिकते हैं और घटिया पुरजे बाजार से खरीद कर लगा दिये जाते हैं । यह जरूर होता होगा । बहुत से केसेज पकड़े गये हैं । मैंने देहरादून में भी देखा है । ऐक्शन भी लिया गया । खराब आदमियों पर मुकदमा भी चलाये गये । लेकिन यह हमारे समाज की कमजोरी है । कोई परिवहन विभाग का कर्मचारी ही उनको निकालता है, इतनी तो परिवहन मंत्री की जिम्मेदारी है। इतना हमारा ऊंचा मारल नहीं है कि हम यह सोचें कि २५ रुपये में बैटरी कैसे मिल सकती है। लोग अपना व्यक्तिगत लाभ सोचकर पुरजों को ले लेते हैं । इसलिये अकेले परिवहन विभाग के कर्मचारी ही दोषी नहीं हैं । जो लोग उन्हें खरीदते हैं वे भी जिम्मेदार हैं । वे भी कनाइव करते हैं । परिवहन विभाग को इसमें ज्यादा सतर्क होना चाहिये । पब्लिक ओपीनियन को हम बना सकते हैं । मैं आशा करूंगा कि विभाग और मंत्री जी सोचें कि इसमें क्या किया जा सकता है ।

इस विभाग की वर्कशाप को मैंने देखा है । बड़ा अच्छा और तेजी से काम होता है । कम से कम मेरे रीजन में मैंने देखा है कि कोई गाड़ी आसानी से आफन्दी-रोड नहीं जा सकती है । मेरा सुझाव है कि पुरजे बनाने का प्रबन्ध होना चाहिये चूंकि आप बाहर से मंगा नहीं सकते हैं । पुराने पुरजों को माल चढ़ा कर, जिसे कहते हैं मैटलिंग, ठीक किया जा सकता है । इस पर मश्विरा करके एक बड़ी फैक्टरी पब्लिक सेक्टर में लगानी चाहिये जिसमें मोटर के पुरजे रिक्लेम हो सकें ।

श्री ऊदल (जिला वाराणसी)—

अधिष्ठाता महोदय, मैं कटौती के प्रस्ताव का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं । मान्यवर, सड़कों और परिवहन की हमारे प्रदेश में जो हालत है उसका शब्दों में वर्णन नहीं किया जा सकता । जब इस विभाग की बुनियाद बढ़ी तो यह उम्मीद थी कि पूरे प्रदेश में बड़े पैमाने पर मांगों पर राष्ट्रीयकरण होगा और सरकार की बसें चलने के कारण जनता को सुविधा होगी । इसके अतिरिक्त यह भी आशा थी कि राजकीय कोष में ज्यादा से ज्यादा रुपया इकट्ठा होगा जो विकास के कार्यों में तथा इस विभाग में लगे कर्मचारियों की भलाई के कामों में इस्तेमाल किया जायगा । लेकिन अफसोस के साथ में कहना पड़ता है कि अभी कांडपाल जी ने बड़ी लंबी चौड़ी बात कही लेकिन एक दिन जब मैंने उनसे प्रश्न किया कि इस वक्त प्रदेश में रोडवेज की एक हजार बसें खराब पड़ी हुई हैं, क्या इसी वजह से रोडवेज की आमदनी घटती जा रही है तो माननीय मंत्री जी ने जवाब दिया कि ऐसा नहीं है । लेकिन दूसरा भी कोई कारण नहीं बताया गया और सप्लीमेंटरी करने का कोई मौका नहीं दिया । आज इस वक्त हमारे प्रदेश में १ हजार बसें बेकार पड़ी हैं । अगर ये बसें चलतीं तो प्रदेश की जनता की कितनी भलाई होती और इस विभाग की कितनी अधिक आमदनी होती ।

जो पुस्तिका माननीय मंत्री जी ने प्रस्तुत की है उसके १२वें पृष्ठ को आप देखें ६०–६१ में २३.०७ प्रतिशत मुनाफा पूंजी पर हुआ था वही ६४–६५ में घट कर १४.४८ प्रतिशत रह गया । इसी प्रकार शुद्ध लाभ का प्रतिशत २० प्रतिशत से घट कर १०.३७ प्रतिशत रह गया । अगर इस चीज को और माननीय कांडपाल जी के भाषण को देखें तो हमें स्पष्ट मालूम होगा कि इस विभाग के बारे में जो आशायें थी वे दिनों दिन धूमिल होती जा रही हैं और विभाग ने जिस बड़े पैमाने पर जनता की सेवा करने और आमदनी बढ़ाने का ठेका लिया था, वह आज होती दिखाई नहीं देती ।

बसों, ट्रकों और टैक्सियों के नम्बर की जहां तक बात है, ६१ से लेकर ६५ तक मुश्किल से १०० बसें बढ़ी हैं, उनमें से भी एक हजार खराब पड़ी हैं । ट्रकों में कोई खास बढ़ोत्तरी नहीं है। और टैक्सीज कुल ७१ हैं । ट्रकों और टैक्सीज की बहुत कमी है ? आजकल वैगन न मिलने से लोगों को ट्रकों की बहुत आवश्यकता है । सरकार को ट्रकों को चलाने के बारे में गंभीरता-

[श्री ऊदल]

पूर्वक विचार करना चाहिये ताकि एक जगह से दूसरी जगह जनता को सामान आसानी से पहुंचाया जा सके ।

जहां तक राष्ट्रीयकरण की नीति की बात है, उन्नाव से हरदोई को एक रोड जाती है, उस पर प्राइवेट बसें चलती हैं, इससे जनता को काफी तकलीफ होती है । इसी प्रकार गाजीपुर से बनारस होकर मिर्जापुर को एक मार्ग जाता है उसका राष्ट्रीयकरण हो चुका है लेकिन प्राइवेट आपरेटर ने हाई कोर्ट में रिट कर दिया है । मैं मंत्री जी से कहूंगा कि इसमें कोई साम्यवाद या कम्युनिज्म की बात नहीं है, जो चीज पूंजीवादी सरकारें कर सकती हैं वह भी अगर नहीं करना चाहते तो जाहिर है कि आप जनता को सही लाभ भी नहीं पहुंचाना चाहते । आपको कुछ ऐसा प्रतिबन्ध लगाना होगा, कुछ ऐसा संशोधन लाना होगा कि जिससे यह रिट लाने का अधिकार ही खत्म हो जाय और जल्द से राष्ट्रीयकरण हो सके । इस तरह से राष्ट्रीयकरण में रुकावट डाली जाय यह उचित नहीं है । सहारनपुर दिल्ली का और मिर्जापुर का कई रूट्स ऐसे हैं जिन के बारे में रिट्स हाईकोर्ट में हैं और वह रूट्स राष्ट्रीयकरण में न आ सके और सरकार के हाथ इस तरह से बंध गये हैं, इस पर सरकार को विचार करना चाहिये ।

श्री मुजफ्फर हसन--

वह सेन्ट्रल ऐक्ट है ।

श्री ऊदल--

यदि ऐसा है तो आपको सुझाव देना चाहिये केन्द्रीय सरकार को । आपके ही दल की वहां भी सरकार है, हमारी बात तो वहां नहीं सुनी जायगी, मैं मंत्री जी से कहूंगा कि पूरे देश के पैमाने पर केन्द्रीय सरकार को सुझाव दें कि इसका उपाय करे कि इस तरह से कोई रुकावट न डाली जा सके ऐसा कानून लायें ।

इसके अलावा आजकल एक्सीडेन्ट बहुत होते हैं । सन् ५६ में केन्द्र के ट्रान्सपोर्ट ऐक्ट में परिवर्तन हुआ था और यह कहा गया कि एक्सीडेन्ट जो होते हैं उनमें क्षतिग्रस्त लोगों के परिवार वालों को मुआवजा दिलाने के लिये ट्रिब्यूनल की स्थापना हो लेकिन आज तक सरकार ने यह व्यवस्था नहीं की है । मैं चाहता हूं कि प्रदेश के पैमाने पर हर जिले में इस तरह की व्यवस्था हो कि जिनके परिवार के लोग एक्सीडेंट में मर जायं उनके घर वालों को मुआवजा मिल सके । जब सन् ५६ में ट्रान्सपोर्ट ऐक्ट में परिवर्तन हो गया तो सरकार को जल्द से जल्द इसकी व्यवस्था करनी चाहिये ताकि हर जगह क्षतिग्रस्त लोगों के परिवारों को मुआवजा मिल सके ।

इसके अतिरिक्त इस विभाग के हजारों कर्मचारी ऐसे हैं कि जो १२-१२ और १४-१४ साल से विभागों में काम कर रहे हैं लेकिन आज तक उनको स्थायी नहीं किया गया है । हर साल मंत्री जी यहां उत्तर दे देते हैं कि उनको स्थायी किया जा रहा है । सेन्ट्रल वर्कशाप तक में जो मोची का काम करते हैं या जो भंगी का काम करते हैं उन तक को स्थायी नहीं किया गया है । मैं चाहता हूं कि मंत्री जी इस पर विचार करें कि जो लोग विभाग में ३ साल तक काम कर लें उनको स्थायी किया जाय क्योंकि यह लेबर ऐक्ट के भी मुताबिक होगा । सेन्ट्रल लेबर ऐक्ट में तो इतना तक है कि १२ मास काम करने के बाद ही स्थायी किया जाय । जब वह लेबर के कानून को मानते हैं तो यह क्या है कि एक बात को मानते हैं और एक को नहीं मानते । मैं चाहता हूं कि एक साल नहीं तो कम से कम ३ साल तक लगातार काम कर ले उसको तो स्थायी किया जाय। आज हो यह रहा है कि हर साल मई जून में नई भरती की जाती है और उससे पहले ही लोगों को निकाल दिया जाता है । यह व्यवस्था अनुचित है ।

इसके अतिरिक्त केन्द्रीय सरकार ने राष्ट्रीय उद्योगों के सम्बन्ध में अभी एक कानून पास किया है कि राष्ट्रीय उद्योगों के मजदूरों को बोनस दिया जायगा । मैं कहूंगा कि आप इस पर विचार करें कि रोडवेज विभाग भी एक राष्ट्रीय उद्योग है और उसमें काम करने वालों को भी बोनस मिलना चाहिये ।

एक बात मैं और कहूंगा कि जिस के बारे में मैंने एक पत्र परिवहन सेक्रेटरी को भी लिखा था कि जौनपुर का विश्रामगृह बहुत बुरी हालत में है मैंने स्वयं अपनी आंखों से वहां के पाखानों को देखा है, ३ पाखाने हैं वह तीनों बन्द पड़े हैं । वहां पानी की कोई व्यवस्था नहीं है, इतनी ज्यादा बदबू वहां रहती है, वहां कुछ ठीक नहीं है । वहां के लिये रुपये की भी व्यवस्था की गई थी लेकिन कोई काम नहीं हुआ है । अगर रुपया दिया गया था तो कोई कारण नहीं कि वहां पर पाखाने आदि की व्यवस्था न सुधारी जाय । वहां पर महिलाओं के ठहरने की जो व्यवस्था है वह भी बहुत खराब है, उस के बारे में भी मैं[illegible]लिखा था । लेकिन उसका जवाब ६-७ महीने बीत जाने पर भी नहीं मिला है । अभी अभी १५ दिन हुये मैं जौनपुर गया था । वहां पर वही टिकट बांटने की पुरानी व्यवस्था चली आ रही है जिससे महिलाओं को टिकट लेने में बड़ी असुविधा होती है । श्रीमन्, यह एक बहुत बड़ा स्टेशन है और वहां पर काफी भीड़ होती है जिससे काफी दिक्कत होती है । इसकी ओर भी माननीय मंत्री जी का ध्यान जाना चाहिये ।

दूसरी बात जो मुझे कहनी है वह यह है कि जब कि गोरखपुर रीजन में ऊनी कपड़े की सिलाई के दाम वहां के कर्मचारियों को मिल चुके हैं लेकिन इलाहाबाद रीजन में काम करने वाले कर्मचारियों को अभी तक भी सिलाई के दाम नहीं मिल पाये हैं । इसके बारे में भी माननीय मंत्री जी ध्यान देने का कष्ट करें ।

अन्त में मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करता हूं कि जो सड़क वाराणसी से जौनपुर तक की है उसमें बाबतपुर से जो बड़ा गांव तक का हिस्सा है वह ३ मील का टुकड़ा है। उसकी हालत को माननीय कांडपाल जी देख चुके हैं, उनसे पूछ लिया जाय, बहुत ही खराब है। वहां पर चलने वाली जो बसें हैं उनको भी बहुत नुकसान होता है और यात्रियों को भी काफी तकलीफ होती है। इसलिये मेरी प्रार्थना है कि वे सार्वजनिक निर्माण विभाग से सिफारिश करें कि जिस सड़क पर आपकी बसें चलती हैं उस ३ मील के टुकड़े को ठीक कर दें । इससे लाखों रुपये की जो बसें आपकी खराब होती हैं उसकी बचत होगीऔर जनता की तकलीफ भी दूर होगी । दूसरी बात जो मुझे कहनी है वह यह है कि आप चाहे संविधान में संशोधन ही करा कर करें लेकिन ऐसी कोई व्यवस्था करें कि जिससे जो प्राइवेट ओनर्स हैं वे राष्ट्रीयकरण के आन्दोलन में किसी प्रकार की बाधा न डालें । इन शब्दों के साथ मैं कटौती के प्रस्ताव का समर्थन करता हूं ।

*श्री अहमद बख्श (जिला मुजफ्फरनगर)--

श्रीमान् अधिष्ठाता महोदय, मैं आपकी मारफत जो बजट की रकमें माननीय परिवहन मंत्री ने पेश की हैं उनकी ताईद करने के लिये खड़ा हुआ हूं । मैं उनको मुबारकबाद भी करता हूं कि वे एक ऐसा विभाग लिये हुये हैं जिस महकमें का हमारी जिन्दगी के हर गोशे से, हर लमहे से ताल्लुक रहता है । कब्ल इसके कि मैं ट्रान्सपोर्ट विभाग के बारे में कुछ अर्ज करूं मैं यह मुनासिब समझता हूं कि यहां पर हुये भाषणों के बारे में कुछ अर्ज करूं । यहां पर बहुत से माननीय सदस्यों ने जिक्र किया है कि विभाग में बहुत करप्शन हैं । जात पर हमला किया गया । यहां पर उसी तरह की बातें सुनने में आती हैं जिस प्रकार से कि परिषदों और बी० डी० सीज की मीटिंग्स में होता है । उसी लेविल की बातें यहां पर भी होती हैं । यहां पर हर एरिया की हर कान्स्टीट्युएन्सी की बात होती है । यह तो हम परिषदों की मीटिंग में भी कर सकते हैं । यहां पर तो सारे प्रदेश की बातें सोची जाती हैं । यहां पर हर क्षेत्र की बात को ध्यान में रखकर काम किये जाते हैं। यहां पर इस प्रकार से टुकड़े करने की बात नहीं की जानी चाहिये। जैसे कि हमारे मुल्क हिन्दुस्तान में मद्रास के टुकड़े हुये । तो अगर इस तरह से हर जगह टुकड़े होते हैं तो यह कोई मुनासिब बात नहीं है ।

यहां पर कुछ माननीय सदस्यों ने ट्रान्सपोर्ट के जो हमारे सबसे बड़े अधिकारी कमिश्नर हैं, उनके बारे में बहुत बातें कहीं। मैं तो समझता हूं कि अगर किसी

---

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

[श्री अहमद बख्श]

किस्म की कोई चीज थी तो उन्हें उनसे मिलकर साफ पूछ लेनी चाहिये थी । किसी पी० सी० एस० या आई० ए० एस० आफिसर को इस प्रकार से कहना, मेरी राय में मुनासिब नहीं है । यह बहरहाल बात नहीं होनी चाहिये । किसी इन्सान पर हमला किया जाय और उस पर हमला किया जाय जो इस हाउस में जवाब न दे सकें । अभी हमारे एक माननीय सदस्य ने कहा कि मुजफ्फर साहब पाकिस्तानी के यहां ठहरे, शब्बीर साहब के यहां ठहरे। मैं मुसलमान हूं, हिन्दुस्तान का आसमान, जमीन बता चुका है कि हमने कब्रिस्तानों का बायकाट किया, एक लाइन जो अख्तियार कर ली थी उसी पर डटे रहे और आज भी कायम हैं । जब तुम्हें इन चीजों का मुकाबला करना पड़ेगा तब मालूम होगा । हिन्दू के गुलाम कहलाते थे लेकिन समझते थे कि जो रास्ता हमने अख्तियार किया है वही ठीक है । जब तुम्हारे मुंह पर थूका जायगा तब पता चलेगा कि कौमियत क्या होती है । आज हमसे कहा जाता है कि हम पाकिस्तानी हैं, अहमद बख्श पाकिस्तानी हो सकता है तो हिन्दुस्तान में कौन हिन्दुस्तानी हो सकता है । आप शायद वाकिफ नहीं हैं कि शब्बीर साहब का खनदान क्या है ? जिस के नाना ने बगावत में हिस्सा लिया, कौमियत के मामले में हिन्दुस्तान से निकाला गया, याद रखिये तवारीख पलटती है । शेखुलहिन्द मौलाना हुसैन अहमद., देवबन्दी मौलाना हुसैन अहमद मदनी, हकीम नसरत हुसैन फतेहपुरी, मौलाना उजैरगुल सरहदी, और मौलाना नसीर फैजाबादी जब माल्टा की जेल में गये और उन से कहा गया कि तुम इस पर दस्तखत कर दो कि कांग्रेस में मुसलमान शामिल न हों तो उन्होंने कहा कि जान चली जाय लेकिन इस पर दस्तखत नहीं कर सकते । कहने से पहले आप को पूछ लेना चाहिये, अच्छी तरह से जान लेना चाहिये कि क्या ऐसा आदमी पाकिस्तानी हो सकता है । ऐसी बातें कह कर हाउस के स्तर को गिराया जाता है । हो सकता है आप चुनाव में जीत कर आये हों, चुनाव में हार-जीत कोई माने नहीं रखती, लेकिन वाकयात को तोड़ मरोड़ कर नहीं कहना चाहिये । उन का भतीजा जो नाबालिग पाकिस्तान चला गया था और फिर यहां लौट आया तथा दो दफा हाई कोर्ट से बरी हुआ अगर मुजफ्फर साहब उस के घर गये तो क्या बुरा किया ? अगर मान भी लिया जाय कि कोई पाकिस्तानी है और मंत्री जी को वह आदमी बुलाये या मुझे बुलाये तो क्या इनकार कर देंगे जाने से । जब मुझे अपने ईमान पर यकीन है तो मैं जा सकता हूं । इसलिये ओछे शब्द का इस्तेमाल करना यह कोई शराफत की बात नहीं है । मैं उम्मीद करता हूं कि इस किस्म की कमीनी हरकतें न की जायं ।

जनाबवाला, ट्रान्सपोर्ट महकमे की तवारीख को देखा जाय, जब इस को कायम करने की बात हुई थी उस वक्त एक हंगामा हुआ था और लोगों के दिल में यह खयाल था कि आया यह महकमा कामयाब होगा या नहीं । लेकिन जब यह विभाग कायम किया गया और आज तरक्की करके यहां तक पहुंच गया कि हर आदमी चाहता है कि रोडवेज का फैलाव हो तो यह साबित करता है कि इसकी अहमियत को जनता समझ गई है । आज हर आदमी चाहता है कि इस महकमें का ज्यादा से ज्यादा फैलाव हो । उस में कहीं खामी जरूर हो सकती है, लेकिन यह नहीं कहा जाता है कि इस विभाग को खत्म कर दिया जाय । इस से साफ है कि इस महकमें की जरूरियत, और अहमियत को अवाम ने तस्लीम किया है । लेकिन यहां कुछ खराबियां हो सकती हैं । जब आदमी आगे आकर खड़ा होता है, कोई काम करता है तो उस से कुछ गलती हो सकती हैं, होती भी हैं, लेकिन वही मसल है कि न कर एक ऐब, कर सद ऐब । जब आदमी मैदान में आता है तो उस पर एतराज भी होते हैं । इस सिलसिले में मैं एक बात गुजारिश करना चाहता हूं किसी तरदीद की बिना पर नहीं, सुझाव की बिना पर कि आर० टी० ए० कमेटी की बहुत चर्चा हुई । रीजनल कमेटी होती है इससे मैं मुत्तफिक हूं कि आम तौर से लोग उसके हक में नहीं होते लेकिन हक में न होने की वजह यह है कि एक परमिट होता है और उम्मीदवार उसके हजारों होते हैं । देने वाले को पता नहीं चलता कि किस मयार पर फैसला करें और किस पर न करें ? उसमें कुछ मोहतरम वजीर ने तरमीम की और आर० टी० ए० कमेटी को बदला लेकिन मैं यह गुजारिश करूंगा कि जो नजरिया था वह पूरा नहीं हुआ । ईमानदारी से काम वह कर सके मेरे नजदीक उसमें और खराबी

पैदा हो गई है । पहले ७ उसके सदस्य होते थे कमिश्नर, कलेक्टर, सुपरिन्टेन्डिंग इंजीनियर, दो एम० एल० एज और १ आर० टी० ओ० । यह ठीक है कि आर० टी० ओ० को उसमें वोट का ह क नहीं होना चाहिये उसका महज रेकार्ड पेश करने का काम है और यह पाबन्दी लगा देनी चाहिये थी । लेकिन अब ३ ही मेम्बर रह गये हैं । अब डिस्ट्रिक्ट मैजिस्ट्रेट न हो तो कमेटी नहीं चल सकती । मेम्बर न हों तो कमेटी नहीं चल सकती । ७ आदमी होंगे तो डिस्कशन हो कर कुछ अच्छा नतीजा भी निकल सकता है । मौजूदा तरीके में तो और भी गड़बड़ी होगी। इसलिये मेरी गुजारिश यह है कि सेंन्ट्रल तरीके पर इसे बना दी जाय वर्ना इस कमेटी से कोई फायदा नहीं होगा उल्टे नुकसान होने लगेगा और डिले होने लगेगा ।

अब सवाल फर्जी परमिटों का है । वे नहीं मिलनी चाहिये और जिनके पास एक परमिट है उसे दूसरी नहीं मिलनी चाहिये ताकि लोग नाजायज फायदा न उठा सकें । प्राइवेट लाइन्स जो हैं जिन पर फायदा ज्यादा होता है उनको गवर्नमेंट को ले लेना चाहिये । विकास के काम में पी० डब्ल्यू० डी० ने बहुत सी सड़कें बना दी हैं और उन पर बसेज चलने से कौन-सा फायदा है उन सबको प्रदेश की सरकार को चलाना है । इसलिये उन सड़कों को गवर्नमेन्ट को ले लेना चाहिये और जिन रूट्स को सरकार को लेना चाहिये उनको एक जोन में रखना चाहिये और इसके लिये यह किया जाय कि जिस वक्त उस जोन में प्राइवेट आपरेटर्स की मियाद खत्म हो तो उनको रिवाइज न करे और सरकार वहां अपनी बसेज चलाये और जो नये रूट्स देने हों वह उनको दे जिनके रूट्स को उसने रिवाइज नहीं किया है ताकि गवर्नमेंट को जो कम्पेनसेशन देना पड़ता है वह उसे न देना पड़े ।

तीसरे मुझे वर्कशाप की बात कहनी है । ट्रान्सपोर्ट कमेटी का जब मैं मेम्बर था तो मुझे मालूम हुआ कि एक वर्कशाप के पुर्जे की खबर दूसरे वर्कशाप को नहीं है । कानपुर वर्कशाप की खबर मेरठ वर्कशाप को नहीं होती । इसके लिये ३ महीने के अन्दर सर्कुलर होना चाहिये ताकि अगर किसी वर्कशाप को किसी पुर्जे की जरूरत पड़े तो वह दूसरे वर्कशाप से मंगा सके और बसेज खराब पड़ी रहने से जो आमदनी में कमी होती है वह न हो सके ।

*श्री भगवानदास यादवेन्दु (जिला आगरा)--

अधिष्ठाता महोदय, मैं कटौती के प्रस्ताव का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं । मौलाना साहब ने अभी जिस जोश-खरोश में आकर स्पीच दी थी सदन में उसकी आवश्यकता नहीं थी । किसी माननीय सदस्य ने अपने क्षेत्र के बारे में कोई बात कही तो मैं समझता हूं कि वह आदमी अपने क्षेत्र की बात ज्यादा जानता है बनिस्बत मौलाना साहब के । जहां तक पाकिस्तान के एजेंट होने का सवाल है या हिन्दुस्तान के प्रति वफादार होने का सवाल है, उसका सबूत सदन में नहीं हो सकता है । उसका सबूत तो आदमी के आचरण से और मनुष्य के व्यक्तिगत जीवन के परिचय से हो सकता है । बहुत से ऐसे बड़े बड़े लोग होते हैं जिनका जीवन राष्ट्रीय सेवा में गुजरता है और जिन्दगी के आखिरी दिनों में वे फिरकापरस्त बन जाते हैं । ऐसे लोगों को हमने देखा है । लेकिन इस समय मैं इस पचड़े में पड़ना नहीं चाहता हूं क्योंकि आपने उनको इजाजत दे दी थी ।

मैं समझता हूं कि परिवहन विभाग इस प्रदेश के बजट के घाटे का बहुत बड़ा भाग पूरा करता है । जब से यह विभाग बना है तभी से प्रदेश के बजट का बहुत बड़ा भाग इससे पूरा होता रहा है और इसकी उन्नति होती जा रही है । बसेज की संख्या हमारे यहां बहुत बड़ी है । और इस विभाग ने जनता को बहुत सुख-सुविधा के साधन प्रदान किये हैं । यह भी मानना पड़ेगा कि पहले लोगों को अपने रास्ते तय करने में बहुत समय लगता था लेकिन बसेज के कारण बहुत कम समय लगता है । यह बात तो मानी जा सकती है लेकिन जितना किराया बढ़ता चला जा रहा है, उसको देखते हुए जो सुविधायें मिलनी चाहिये वह नहीं मिलती हैं । मैं

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

[श्री भगवानदास यादवेन्दु]

मंत्री जी से आपके द्वारा कहना चाहता हूं और दूसरे लोगों से भी कहना चाहता हूं जो हिमायती बनते हैं और कहते हैं कि वे आरोप निराधार हैं जो प्रतिपक्ष द्वारा लगाये जाते हैं। मैं कहता हूं कि मंत्री जी ने कितनी बार रोडवेज विभाग का सरप्राइज विजिट किया और उन्होंने देखा कि जो टिकट रोडवेज में बंटती है, उसकी क्या व्यवस्था है? आया जनता को टिकट ज्यादा पैसे में तो नहीं मिलती।

जो टैक्सीज की हालत है क्या मंत्री जी ने उसका कभी सर्वे किया है? क्या उन्होंने इसका सर्वे किया है कि कितने ऐसे रूट्स हैं जिन पर प्राइवेट वसेज को परमिट दे रखे हैं? कभी उन्होंने सोचा है कि इस प्रदेश की क्या हिस्ट्री है और कितने ऐसे पुराने रास्ते हैं जो हजारों वर्ष पहले बहुत अच्छी हालत में रहे और अब खराब हो गये हैं। वे यदि इसका सर्वे करायेंगे तो इस नतीजे पर पहुंचेंगे कि वाकई ऐसे इलाके हैं जहां पर पुराने हिन्दू राजाओं की सड़कें हैं जिन पर गाड़ियां चल सकती हैं। लेकिन उन पर न चलाकर अन्य सड़कों पर गाड़ियां चलाई जाती है। इसकी जिम्मेदारी केवल मंत्री जी की ही नहीं बल्कि सारे मंत्रिमंडल की है जो अपने मेम्बरों को खुश करने के लिये परमिट देता है। इधर बैठने वाले लोग कहते हैं जो मैं अक्सर सुनता हूं और उधर के लोग भी कभी-कभी कह जाते हैं कि परमिट बेचे जाते हैं और उससे जीवन की गाड़ी चलती है। इस तरह की कमाई से राजनीतिक जीवन बने और हमारे शरीर में ऐसा खून आये तो हम कितने पवित्र और अच्छे शासक बन सकते हैं। यह सोचने की बात है ३१ मार्च, १९६१ को हमारे यहां ५५ टैक्सीज थीं जो एक साल में ६२ हो गई और १९६५ में ७१ हैं। मैं दावे से कह सकता हूं कि १९६७ में चुनाव आ रहा है और उनकी संख्या २०० के लगभग पहुंच जायगी। यह आधार बनाया गया है। आपने अपनी पार्टी के, अपनी विचारधाराओं का और अपने कुछ लोगों के खिचाव करने के लिये एक रास्ता बना लिया है। इन गांधी के लालों ने, इन जवाहर लाल नेहरू के आदर्शों पर चलने वाले लोगों ने जिन्होंने इसका गलत उपयोग किया है, उनको सोचना चाहिये कि हमें जनता के आत्मसम्मान, आत्मबल को पैदा करना है, उनके मनोबल को उठाना है। लेकिन इन आंकड़ों से मालूम होता है कि इनकी नीयत अच्छी नहीं है। यदि उनकी नियत अच्छी है, तो हमारा जो सुझाव है उसे मान लेना चाहिये कि उत्तर प्रदेश के पांच रोड्स जो पक्के रोड्स हैं, उनका राष्ट्रीयकरण करें। उन पर प्राइवेट बसों को रोक कर रोडवेज की बसें चलावें, इससे रोडवेज विभाग की आय भी बढ़ेगी और उनकी आवश्यकता भी पूरी होगी।

रोडवेज विभाग के वर्कशाप की स्थिति भी बड़ी खराब और गैर जिम्मेदारी की है। मैं बड़े दावे के साथ नहीं कह सकता हूं, लेकिन इतना अवश्य कह सकता हूं कि बसें जो वहां से ठीक होकर चलती हैं वह फिर ५,१०, १५ मील चलने के बाद रास्ते में खराब होकर खड़ी रह जाती है। वर्कशाप विभाग के अधिकारियों की जिम्मेदारी है कि वह हर तरह से जन्हें तैयार करके रखें, लेकिन ऐसा होता नहीं है। जिसके कारण सरकार के धन और जनता के समय की बर्बादी होती है, किन्तु इसके लिये कभी उन अनुत्तरदायित्वपूर्ण अधिकारियों का एक्स्प्लेनेशन भी नहीं मांगा जाता है। आपके सेक्रेटेरिएट, डाइरेक्टरेट और जी० एम० के आफिसों का भी सही इस्तेमाल नहीं हुआ है, उनका एडमिनिस्ट्रेशन तेज नहीं रहा है, क्योंकि रोज दुर्घटनायें होती रहती हैं। मेरे पूर्ववक्ता ने भी कहा कि घटनाओं का तांता निरन्तर बढ़ता जा रहा है, लेकिन उस पर कोई ध्यान नहीं दिया जाता है।

दूसरी बात यह है कि इस प्रदेश की रोडवेज में इस कदर जातिवाद का जन्म हुआ है कि इसके लिये मुझ से कुछ कहा नहीं जाता है। आगरा और अलीगढ़ में जोरों का जातिवाद चल रहा है, जिसके बारे में नित्य शिकायतें आया करती हैं। वहां के एक टी० सी० ने एक आदमी को झूठमूठ के आरोपों पर हटा दिया है। आरोप उसके खिलाफ बिलकुल ही मिथ्या

थे, लेकिन उनकी कोई सुनवाई नहीं हुई केवल जातिवाद के चक्कर में उसे नौकरी से हटा दिया गया है। इसी तरह से अगर होता रहा तो मैं कहना चाहता हूं आजादी के बाद के १८-१९ वर्षों में, हमारे बराबर प्रयास करने के बाद, आपने जिन समुदायों को आर्थिक सहायता देकर उनकी शैक्षिक और सामाजिक उन्नति की है, तो मैं कहता हूं वह लोग अब आपकी गुलामी करने के लिये कतई तैयार नहीं होंगे। या तो आप उनकी योग्यता के अनुसार उचित स्थान दीजिये नहीं तो वह ज्वालामुखी एक दिन निश्चय ही और शीघ्र ही भड़केगा, जिसकी आग में आप भस्म हो जायेंगे। क्योंकि आपने उसको शिक्षा, उनकी आत्मा को जगा दिया है। वह अब आगे आपकी दासता सहन नहीं कर सकते।

आगरा में जो ० एम० आफिस में एक टाइम कीपर है, जिसने अपने हथकंडों से वहां पर जोरदार जातिवाद फैला रखा है। वह अपनी जाति के लड़कों को सुविधा देता है और प्रश्रय देता है जबकि दूसरी जाति के कंडक्टरों को परेशान करता है। वह अपने जाति के कंडक्टरों को तो उन रूट्स पर भेजता है जिन पर आराम रहता है और जो परिगणित जाति के कंडक्टर हैं उन्हें दूर-दूर भेजता है जिससे कि वह बेचारे रात को अपने घर भी वापस नहीं आ पाते हैं, उनकी रात्रि दूसरे स्टेशनों पर ही बीतती है। उसकी शिकायत मैं मंत्री जी के पास भेजूंगा, आशा है वह उस पर ध्यान देंगे।

अब एक बात आर० टी० ओ० के बारे में बिलकुल साफ हो चुकी है कि जो ये रूट्स पर चलते हैं, यह बहुत घूसखोर और करप्ट हैं। यह उन्हीं गुड्स कैरियर को पकड़ते हैं, जिन से उनको पैसा नहीं मिलता है। जिनसे पैसा मिलता है वे चाहे जितना भी नियम विरुद्ध कार्य करें उनको नहीं पकड़ा जाता है। कई बार मैंने मंत्री जी से एक आर० टी० ओ० के बारे में शिकायत की कि वह अलीगढ़ रूट पर उन्हीं बसों को पकड़ते हैं जो उन्हें पैसा नहीं देती है किन्तु जो पैसा देती है वह चाहे कितने अवैधानिक काम करें उनको छूट मिली रहती है। जो उनको पैसा नहीं देते हैं उनको व्यर्थ में ही परेशान करने की उनके द्वारा कोशिश की जाती है और पैसा मिलने पर उनको छोड़ दिया जाता है। (लाल बत्ती होने पर) अभी हमें समय और दे दें ४-५ मिनट का। जो उनको पैसा नहीं देगा, उसकी गुड्स कैरियर घर पर ही खड़ी रहेगी। वह मजबूर कर दिया जाता है पैसे देने के लिये। मान्यवर, मैं समझता हूं, हमारे आर० टी० ओ० के ऊपर बड़ी जिम्मेदारी है कि हमारे ट्रैक्स की रिकवरी होती है या नहीं, कहीं गाड़ियां ओवर-लोड तो नहीं चल रही हैं, रोड्स पर क्या हो रहा है? यह देखने की बात है। वह देखे कि हमारे जो गुड्स कैरियर्स हैं उनमें गड़बड़ी है और बिना परमिट तो नहीं चल रही है। मैं कहता हूं कि करीब-करीब १० प्रतिशत गाड़ियां बिना परमिट चल रही हैं जिनका लाइसेंस तक नहीं है। और मंत्री जी जो यहां बैठे हैं उन पर माननीय गयाप्रसाद जी ने आरोप लगाया व इस कदर बूढ़े, शिथिल हैं कि उनके बस की बात परिवहन विभाग का काम नहीं है। इस प्रदेश के ५४ जिले हैं और वह इतना फैला हुआ है कि किसी नवजवान, कर्मठ और क्षमतावान मंत्री के हाथ में इस काम को जाना चाहिये न कि ऐसे मंत्री के हाथ में जिसको यह पता तक नहीं है कि क्या हो रहा है

श्री अधिष्ठाता—

आपका समय समाप्त।

श्री ज्वालाप्रसाद (जिला कानपुर)—

अधिष्ठाता महोदय, मैं माननीय परिवहन मंत्री द्वारा प्रस्तुत अनुदान का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं।

---

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

श्री अधिष्ठाता--

माननीय अहमद बख्श जी, आप जरा अपने स्थान पर बैठिये ।

श्री ज्वालाप्रसाद--

इस विभाग से इतना हित इतनी जल्दी जनता का हुआ है जो किसी ओर से न हो सका और मैं यह भी कह रहा हूं कि जितना ही इससे जनहित हुआ, उससे उतना ही सरकार लाभ भी हुआ । अक्सर लोग यह कहते हुये सुने जाते हैं कि सरकार बनियों की परिपाटी को छोड़ कर इस विभाग को चलायें तो यह अधिक प्रभावी हो सकता है और जनता का अधिक हित हो सकता है । तनख्वाहों के सम्बन्ध में मुझे कुछ कहना नहीं है परन्तु यह जरूर कहूंगा कि कुछ ऐसी विषमता आपके रोडवेज कर्मचारियों, और इन्सपेक्टर्स में हो गयी है, जिससे एक दूसरे के प्रति भद्र व्यवहार की आशा बहुत कम रह गयी है । रोडवेज विभाग के कर्मचारियों को मुसाफिरों से सहृदयता से बात करनी चाहिये । बहुत से ऐसे पढ़े लोग भी हैं आज तक भद्र व्यवहार करते हैं परन्तु ज्यादातर अभद्रता का बर्ताव दिखाई देता है । मैं आपसे यह भी निवेदन करता हूं कि साल दो साल पहले जैसी इस विभाग की ख्याति थी---यह तो नहीं कहूंगा कि माननीय मंत्री जी में कमी है, न देश के प्रति उनकी निष्ठा और आस्था में कमी है, वे बहुत ही सुयोग्य, कर्मठ और क्रियाशील व्यक्ति हैं परन्तु मालूम होता है कि एक बिगड़ी हुई मशीन उनको थमा दी गयी है जिसके कारण यह मशीन चल नहीं पा रही है । बसों की क्षमता का हाल यह है कि छोटे रूट्स पर तो शायद ही कोई बस अपने आवागमन के टर्न्स को पूरा करती हों और मालूम होता है कि आज बस नहीं जायेगी, कल जायेगी । मैंने अक्सर बात की कि यह बसें जो झिलझिला कर चलती है इनका क्या कारण है तो ड्राइवर ने बताया कि जिन बसों पर ड्राइवर का नाम लिखा होता है, उनके लिये ड्राइवर वर्कशाप के कर्मचारी लोगों को रुपये दो रुपये की चाय पिला कर, मीठा नमकीन खिलाकर अपना काम चलाते हैं लेकिन जो रिश्वत नहीं देते हैं और इसी कारण इतना क्षोभ रोडवेज के कर्मचारियों में है और उनकी वजह से इतने ईमानदार और जनसेवक मंत्री के हाथों में रहते हुये भी विभाग भ्रष्टाचार का अड्डा बना हुआ है और लोगों की निगाह में गिरता चला जा रहा है । छोटे-छोटे रूट्स का यह हाल है । बसों का काम सरकार के बस का नहीं रह गया है । बस स्टेशनों पर भीड़ को देख कर, बसों के बिगड़ने को देख कर, गाड़ियों के टाईम बेटाईम पहुंचने को देख कर यह कहना पड़ता है कि बसों का इन्तजाम मालूम होता है कि सरकार के बस का रह नहीं गयी है । इससे तो अच्छा अगर यह इन्तजाम प्राइवट लोगों के हाथ में होता तो ज्यादा अच्छा होता ।

श्री ब्रह्मदत्त मायर (जिला सहारनपुर)--

श्रीमन्, इस समय सदन में कोरम नहीं है ।

(घंटी बजाई गई और गणपूर्ति होने पर सदन की कार्यवाही पुनः आरम्भ हुई ।)

श्री ज्वालाप्रसाद--

अधिष्ठाता महोदय, बहुत अरसे से हम सुनते चले आ रहे थे कि कानपुर में रोडवेज का अड्डा बनेगा । पहले यह कुछ कारपोरेशन के हाथ में है ऐसा मालूम होता था । फिर यह मालूम हुआ कि यह काम यहां की सरकार के हाथ में है पर ऐसा मालूम होता था कि यह काम विलायत की सरकार के हाथ में है । आज तक उसका इन्तजाम नहीं हो पाया है । वह बस का अड्डा बन नहीं पाया है । वहां पर इतनी भीड़ रहती है कि जनता को उससे परेशानी होती है । तब यह कहना पड़ेगा कि मालूम होता है सरकार को अपने मुनाफे का ख्याल रहता है उतनी जनता के आराम की परवाह नहीं रहती है । एक मार्ग रमइनपुर-जहानाबाद है उस पर कोई प्राइवेट बस वाला चलाने के लिये तैयार नहीं होता है । कानपुर से तो सवारी मिल जाती है, लेकिन रमइनपुर से कोई सवारी नहीं मिलती है । वह

कह देते हैं कि रमइनपुर से सवारी नहीं मिलती तो क्या किया जाय। उधर से भी सवारी मिलनी चाहिये। मैं समझता हूं सरकार इस तरफ ध्यान दे और रमइनपुर से भी बस चलाने की कोई योजना बनाये। मैं निवेदन करूंगा कि कुछ नुकसान हो तो उसको सरकार को बरदाश्त करना चाहिये। अगर कहीं पर नुकसान नहीं होता तब भी सरकार उसको नुकसान होने की गुंजायश कहकर टालती रहती है। मैं यह कहूंगा कि ऐसे रूट पर रोडवेज बसेज को अगर थोड़ा बहुत नुकसान भी होता हो तो जिससे जनता को अधिक लाभ होता हो उसको छोड़ देना चाहिये। सरकार को अपने फायदे को ही केवल नहीं देखना चाहिये, जनता के फायदे को भी देखना चाहिये।

एक बात और निवेदन करूंगा कि आज वर्कशाप और रोडवेज के अधिकारियों के प्रति वर्कर्स में असन्तोष दिखाई पड़ता है। परन्तु सरकार ऐसी जिद्दी मालूम पड़ती है कि वह सुनकर भी अनसुनी कर देती है। सरकार से कहा जाता है कि फलां अफसर अच्छा नहीं है, उनकी वजह से वहां पर गड़बड़ी हो रही है लेकिन सरकार ढीलढाल करती रहती है। जानबूझ कर और दीदादानिश्ता भी उसको टालती रहती है। जनता, वर्कर्स और एम० एल० ए० कुछ भी कहते रहें, ये तो इस तरह से कहा ही करते हैं, कहकर कोई ध्यान नहीं दिया जाता है। वहां पर एक जी० एम० साहब जमे हुये हैं। उनके व्यवहार से वहां पर कर्मचारी लोग सभी परेशान हैं। वह जब चाहते हैं कोई आर्डर निकाल देते हैं। जब चाहे तब इम्तहान ले लिया और जब चाहे रख लिया और जब चाहे जिसको निकाल देते हैं। उन्होंने वहां पर धांधली मचा रखी है। उसको कोई देखने वाला नहीं है। ऐसा मालूम हुआ है और सुनने में आया है कि कुछ जगहों के लिये वहां पर इम्तहान हुआ। उसका रिजल्ट भी नहीं निकला था कि उन्होंने कुछ लोगों को रख लिया। वह अपनी मर्जी से काम करते हैं और किसी की सुनते नहीं हैं। कुछ लोगों ने जब उनसे कहा तो कहते हैं कि क्यों ऐसा कहते हो। हम तो आपकी बात मानेंगे और बराबर आपकी बात सुनेंगे ऐसा वे कहते हैं। हम उनसे कहते हैं कि आप हमारी बात सुनें और जो वर्कर्स की शिकायत हैं, उनको दूर करने का प्रयत्न करें। आप भले ही विरोधी पक्ष की बात न सुनें, लेकिन हमारी बात तो कम से कम सुनिये। मुझे तो यह भी मालूम हुआ कि सरकार भी उनका कुछ नहीं कर सकती इसलिये कि उनका बड़ा भारी पउआ है, इतना बड़ा पउआ है उनका कि बेचारे मंत्री जी भी कमजोर पड़ते हैं। तो मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि रोडवेज बस स्टेशन, कलेक्टरगंज, कानपुर तथा कानपुर रीजन जो भ्रष्टाचार का अड्डा बना हुआ है उसके लिये वहां के वर्कर्स तथा जनता की मांग है कि उसे आप सुधारें और वहां के जी० एम० को आप फौरन हटा दें अन्यथा बड़ी गड़बड़ी हो जायगी।

(इस समय २ बजकर २८ मिनट पर उपाध्यक्ष, श्री होतीलाल अग्रवाल पीठासीन हुये।)

इसके अलावा हमारे रोडवेज वर्कर्स की तनख्वाह बहुत कम है। आप ए० टी० आई० की तनख्वाह नहीं बढ़ा सकते थे इसलिये आपने कंडक्टर की तनख्वाह कम कर दी है। वह बेचारा कन्डक्टर २४ घंटे काम करता है, अपने घर पर अपनी स्त्री का पकाया खाना भी नहीं खा सकता, लेकिन उसकी तनख्वाह आपने घटा दी है और जो इन्सपेक्टर एक बस से उतर कर दूसरी बस पर बैठ जाता है, जिसका काम केवल यह देखना है कि उसने ठीक से काम किया है अथवा नहीं, उसकी तनख्वाह आपने बढ़ी रहने दी है। सरकार को इस पर विशेष ध्यान देना चाहिये और जो श्रम करता है, उसकी तनख्वाह आप को कम नहीं करनी चाहिये। अगर इन्सपेक्टर की तनख्वाह बढ़ा नहीं सकते तो कम से कम कंडक्टर की तनख्वाह कम करने की बात आप न सोचिये। इस तरह का समाजवाद मेरी समझ में तो नहीं आता। मैं तो समझता हूं कि जो श्रम करता है उसे आपको अधिक पैसा देना चाहिये इसलिये कि उनकी योग्यता में भी विशेष अन्तर नहीं है। वह समान स्तर के लोग हैं। आपका इस तरह का समाजवाद जनता को पीड़ा देने वाला है और मैं समझता हूं कि इस तरह से समाजवाद की स्थापना नहीं की जा सकती। इन विचारों के साथ मैं इस अनुदान का समर्थन करता हूं।

*श्री उग्रसेन—

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, परिवहन के संबंध में जो कटौती का प्रस्ताव माननीय मित्र ने रखा है, मैं उसका समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं। श्रीमन्, इस परिवहन विभाग को १७ वर्ष से अधिक हो गया। मंत्री जी जिस समय अपना भाषण फरमा रहे थे उस समय मेरे दिमाग में यह आ रहा था कि मंत्री जी को कुछ कह रहे हैं वह सब कागज देख कर कह रहे हैं अथवा ठीक बात कह रहे हैं। मंत्री जी उस समय तो कागज देख कर ही बात कहे चले जा रहे थे। मैं एक सवाल पूछना चाहता हूं। आपने १६ करोड़ की पूंजी लगायी, और १७ करोड़ का मुनाफा कमा कर माननीय कैलाश प्रकाश जी को दे दिया। और जहां तक मैं समझता हूं २० और २५ करोड़ के बीच में वह पूंजी है जिसका डिप्रिशियेशन ८ करोड़ रुपया होता है। तो कुल ३६ करोड़ रुपया कमाकर दिया गया है और यह आप १८ वर्ष से खा रहे हैं। तो आप देखें कि आखिर आपका परिवहन किस दिशा में जा रहा है। यदि मैं कहूं कि आपके परिवहन की कोई दिशा नहीं है तो अतिशयोक्ति न होगी। क्या हुआ? पहले जब परिवहन का राष्ट्रीयकरण किया तो कहा समाजवाद का नारा अवाड़ी में, भुवनेश्वर में और न जाने कहां पहुंच गया, हमारा तो राष्ट्रीयकरण में विश्वास है। लेकिन जब खुद अपनी सास की बात आ गयी तो बनारस से जबलपुर का रूट ले लिया और फिर भाई भतीजावाद शुरू हो गया। ४–५ रूटों से काम शुरू हुआ और कहा गया कि हम तो रोडवेज के जो अफसरान लेंगे उनमें दक्ष लोग लेंगे, टेक्निकल लोग लेंगे।

एक नीति अपनायी गयी कि यह टेक्निकल डिपार्टमेंट है। क्या मंत्री जी बता सकते हैं कि कितने टेक्निकल लोग हैं इस डिपार्टमेंट में। यह वह टेक्निकल डिपार्टमेंट है जिसे नान-टेक्निकल लोग चलाते हैं। आज तो 'जिन्हें थी न पहचान रंग और गुल की—चमन हो गया है उन्हीं के हवाले।" यह दशा है आज। नाम तो है, रोडवेज आपरेशन परिवहन संचालन, मगर परिवहन संचालन अधिनियम उत्तर प्रदेश कोई नहीं है। मंत्री जी कहते हैं कि हम तो मोटर विहिकिल्स ऐक्ट जो केन्द्र का है उसी के अन्तर्गत काम करते हैं। विहिकिल्स ऐक्ट में यह प्राविधान है कि जब क्षतिग्रस्त हो जाय तो एक ट्रिब्यूनल बनाया जाता है, लेकिन आपने कोई ट्रिब्यूनल बनाया कि मोटर से गिर कर कोई यात्री मर जाय तो उसके लिये कोई ट्रिब्यूनल हो? फिर कैसे मालूम हो कि आप मोटर विहिकिल्स ऐक्ट के अन्तर्गत काम करते हैं। आपकी कोई सेवा नियमावली, मैनुअल तक नहीं है। सन् १९५८ में, १९५९–६० में, सन् ६१ में सदन में सवाल उठाया गया, १६ वाल्यूम बनकर भी रखे हुये हैं, लेकिन कब उसको लागू करेंगे? तो प्रश्न यह है कि आपके पास कोई नीति नहीं, अधिनियम नहीं, मैनुअल नहीं, फिर यह चलाते क्या हैं—यह मेरी समझ में नहीं आता। कबीर साहब वाली मिसाल याद आती है, "चलती को गाड़ी कहें दिया कबीरा रोय"। कबीर साहब तो रोये थे कि चलती हुई चीज को गाड़ी कहते हैं, लेकिन यह तो चलती भी नहीं। क्या कहा जाय। आप रहेंगे कहां? कुछ हिस्सा हरियाना प्रान्त में मिल जायगा, पहाड़ी प्रान्त भी अलग बन रहा है और पूरब वाले भोजपुरी प्रान्त की बात करते हैं, उधर चला जायगा।

एक सदस्य—

आपकी भोजपुरी प्रान्त के विषय में क्या राय है?

श्री उग्रसेन—

विषय दूसरा है, विषयान्तर मत कीजिये। तो आपके पास कुछ नहीं है, फिर भी इस विभाग को चलाये जा रहे हैं, कैसे चलाये जा रहे हैं, आप उसको बतावें।

केन्द्र में दो कमीशन, जैसा कि राजेन्द्र जी ने कहा, एक मसानी और एक नियोगी कमेटी बैठी और सब प्रान्तों को दावत दी गयी कि आप हमारे ट्रान्सपोर्ट कारपोरेशन में आ जाइये,

---

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

पूंजी में हिस्सा लीजिये और टैक्स दीजिये। बिहार में ट्रान्सपोर्ट बोर्ड है, मध्य प्रदेश में है, महाराष्ट्र में है मगर यहां के जो ट्रान्सपोर्ट कमिश्नर और भूतपूर्व परिवहन मंत्री थे या ये स्वयं थे—उन्होंने लिख दिया कि नहीं, हम तो ट्रान्सपोर्ट बोर्ड में नहीं रहेंगे। इसलिये बोर्ड भी नहीं बना। मैं कहना चाहता हूं कि यह इतना मामला नहीं है कि विभागीय तरीके से इसको चला सकें। इसके लिये आपको ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन और परिवहन नियम बनाने चाहिये। आपने रेवेन्यू बोर्ड बनाया है, बिजली का बोर्ड बनाया है, सिंचाई में चीफ इंजीनियर, इंजीनिर इन चीफ वगैरह बना दिये सब कुछ कर दिया लेकिन इधर कुछ ध्यान नहीं। लगातार मांग हो रही है लेकिन फिर भी ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन नहीं बना रहे हैं। नतीजा यह हो रहा है कि कर्मचारियों को जो सही माने में 'गाड़ी' हैं और आपने माना भी है उनके लिये कुछ भी नहीं हो रहा है। मैं रोडवेज की एक सभा में गया। रात को रोडवेज के कर्मचारी कीर्तन कर रहे थे, मैं बगल में ठहरा था। वह बड़ी हंसी की बात कह रहे थे। "रघुपति राघव राजा राम–जितना पैसा उतना काम।" मैं तो कहूंगा कि सरकार उनसे जितना काम लेती है उनको उतना पैसा दे, तभी एफीशियेन्सी भी बढ़ेगी और काम भी ठीक होगा। इसलिये मैं कहता हूं कि सरकार ट्रान्सपोर्ट कारपोरेशत वाली मांग को स्वीकार करे। केन्द्रीय सरकार के अनुसार उसे भी अपनी नीति बनानी चाहिये।

श्रीमन्, इस सरकार ने बड़ा दावा किया था कि हमने वेतन अभिनवीकरण समिति बनायी है। वह कर्मचारियों की तनख्वाह आदि के बारे में विचार करेगी। इसने किया क्या? श्रीमन्, यह देखने की जरूरत है। कन्डक्टर हैं, फिटर हैं, छोटे-छोटे कर्मचारी हैं उनके वेतत को वेतन समिति ने जो सिफारिश की थी, उससे भी कम कर दिये हैं। पहले कन्डक्टर का ६०–१०० का ग्रेड था वेतन समिति ने १००–१८० का ग्रेड स्वीकार किया, जो पे एनामली कमेटी बैठी उसने उसे ८०–१४० कर दिया। फिटर का ग्रेड पहले ५०–७० था वेतन समिति ने ८०–१४० किया, पे एनामली कमेटी ने उसे घटा कर ७५–११५ कर दिया। इसी प्रकार जितने भी मेहतर हैं या जो छोटे-छोटे कर्मचारी हैं उनके वेतन क्रमों को और घटा दिया है। दूसरी ओर आप देखें श्री न् कि इस विभाग में जनरज मैनेजर की पोस्ट है वह १०००–१५०० रुपये पाता है, एडीशनल जनरल मैनेजर हैं, वह ६००–१५०० रुपये पाता है, डिप्टी जनरल मैनेजर है, वह ५००–१२०० पाता है, असिस्टेन्ट जनरल मैनेजर वह २५०-८५० पाता है मैं इस कदर पोस्टें इस विभाग में बड़े-बड़े अधिकारियों की क्रियेट कर रखी हैं और इतना पैसा इन पर खर्च होता है जिसका मैं वर्णन नहीं कर सकता। मैं पूछता हूं क्या जरूरत है इतने अधिकारियों की वहां रहने की। यह सब पोस्टें खत्म कर दी जानी चाहिये। शायद ९ रीजन आपके यहां हैं एक और आप बनाने जा रहे हैं, इन सब के ऊपर एक आफिसर रख दीजिये, बाकी सब अधिकारियों को हटा दीजिये। जो टाप हैवी एक्सपेंडीचर आपने कर रखा है इसे घटाइये। मैं कमेटी के मेम्बरान से पूछता हूं कि उन्होंने किस बेसिस पर छोटे कर्मचारियों के वेतन को कम कर दिया।

श्रीमन्, पहले जो कमेटी बनी थी, उस समय तो यह ट्रान्सपोर्ट विभाग था ही नहीं। यह तो उसके बाद बना है। मैं तो कहता हूं कि जो अपंग हो गये हैं उनको आप कोई विशेष अवसर दें। जिस तरह से आप एक करोड़ रुपया पुलिस वालों को और देने जा रहे हैं, इस डर से कि कहीं वे हड़ताल न कर दें, इस विभाग के छोटे छोटे कर्मचारियों की ओर भी आप ध्यान दें, और उसके लिये आप एक वेज बोर्ड स्थापित करें जो यह देखें कि उनको क्या राहत दी जा सकती है और फालतू कर्मचारियों एवं अधिकारियों को वह निकालने की सिफारिश करें। जिन पर ज्यादा वर्क लोड है उसको कम कीजिये, जहां कम काम है वहां और दीजिये। वेज बोर्ड बनाने से से ही इनकी समस्या हल हो सकती है। दूसरी बीमारी है कि प्रदेश के साढ़े पांच लाख कर्मचारियों में से रोडवेज में २६ हजार कर्मचारी हैं जिनमें से आठ हजार कर्मचारी अस्थायी है। इन कर्मचारियों के स्थायी करने का कोई प्रबन्ध नहीं हो रहा है। कानून के अनुसार तीन साल से ज्यादा काम करने वाले प्रत्येक कर्मचारी को स्थायी कर देना चाहिये। रोडवेज के कर्मचारियों को छुट्टी नहीं मिलती है और न ही पूरी और सुविधायें दी जाती हैं। मंत्री जी ने कहा था कि हम कमाते हैं

[श्री उग्रसेन]
पर उस कमाई में हिस्सा लेने का अधिकार तो मजदूरों को है। बोनस अधिनियम में कानून है कि चार परसेन्ट बोनस के रूप में दीजिये। इन्डस्ट्रियल या कमर्शियल अन्डरटेकिंग पर बोनस देना पड़ेगा। छुट्टी और बोनस के बारे में अगर आप हमारी बात नहीं सुनेंगे तो हम हाई कोर्ट की शरण लेंगे। क्वालिटी और कपूर होटलों में हमने लड़कर बोनस दिलवाया वहां के काम करने वालों के लिये। १६ करोड़ की पूंजी पर सत्तरह करोड़ कमाकर देने वालों को भी आप बोनस न दें यह अन्याय की बात है। आपने कहा कि हम इनाम देते हैं। यह इनाम तो मान्यवर, गुलामी का सूचक है। मालूम होता है कि इन पर लखनऊ के नवाबों का असर हो गया है जो इनाम दिया करते थे। अगर उनका असर हो गया है तो और बात है। पर उनमें भी राष्ट्रीयता थी। आबिद अली साहब भी याद किये जाते हैं जब "खुश रहो अहले वतन हम तो सफर करते हैं" के अनुसार आपसे रोडवेज के आदमी खुश नहीं हुये। बोनस अधिनियम लागू कीजिये यह कार्मशियल अन्डरटेकिंग है। पर जब हम मांग करते हैं कि यहां पर भी केन्द्रीय कर्मचारियों के समान मंहगाई भत्ता दीजिये तो आप कहते हैं कि यह कार्मशियल अन्डरटेकिंग है। यही एक विभाग है जिसमें कैजुअल लीव और मेडिकल लीव नहीं मिलती है। बनारस रीजन में जिनकी योग्यतायें नहीं थी उन्हें योग्य बना दिया गया। सब रीजन में उनकी तरक्की हो गई।

कर्मचारियों को आवास नहीं, दवाई नहीं, बैठने के लिये विश्रामालय नहीं। किराये में कमी करनी चाहिये। यात्री कर हटा दीजिये। किसी रोडवेज स्टेशन पर पाखाना नहीं। एक रोडवेज मजदूर के लिये एक आवास नहीं है। इसमें लिखा है कि ३२ मजदूरों के आवास बनाये गये हैं। इसी तरह से आर० सी० डब्ल्यू० का हाल है। वहां ४८ दिन की हड़ताल तोड़ डाली मगर उनकी तरफ पूरा ध्यान नहीं दिया गया है। अन्त में एक बात मैं और कह दूं। इस विभाग के ३ बड़े आफिसरों पर भ्रष्टाचार के आरोप हैं। मिस्टर स्याल पर पिपराघाट में ८६ हजार रुपये का गबन का आरोप है, मिस्टर अल्वी इलाहाबाद के ऊपर भी आरोप है तथा मिस्टर विल्सन जेनरल मैनेजर, कानपर पर ५० हजार का मामला तीन साल से चल रहा है। माननीय मंत्री जी को उसकी जांच करनी चाहिये। माननीय मंत्री जी इलाहाबाद के सिविल लाइन का एक बंगला जो करीब ३०–३५ हजार रु० का था ७५ हजार रुपये में बेचा गया और ७५ हजार रुपया लेकर वे साहब पाकिस्तान भाग गये, मैं पूछता हूं कि क्या वे आपके रिश्तेदार नहीं थे? आज भी सिविल लाइन, इलाहाबाद में जाकर उस बंगले को देखा जा सकता है। इस तरह से इस विभाग में भ्रष्टाचार का जो कीचड़ है वह ऊपर को आ रहा है। हमारा जो कंडक्टर है वह तो १९ पैसे की चोरी करता है लेकिन मैं कहता हूं कि इतने बड़े-बड़े आफिसर इतनी लम्बी लम्बी चोरी करते हैं। इन शब्दों के साथ में इस कटौती के प्रस्ताव का समर्थन करता हूं।

श्री ब्रह्मदत्त मायर—

श्रीमन्, सदन में कोरम नहीं है।

(घंटी बजायी गयी और गणपूर्ति होने पर सदन की कार्यवाही पुनः आरम्भ हुई।)

*श्रीमती रामरती (जिला फैजाबाद)—

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, प्रस्तुत अनुदान के समर्थन में मैं खड़ी हुई हूं। मान्यवर इस विभाग का विस्तार ज्यादातर इस विभाग के यातायात संबंधी सुव्यवस्थित साधनों के ऊपर ही निर्भर करता है। जहां तक देखने में आता है आज इस विभाग के द्वारा यात्रियों के सुख सुविधा के लिये जितनी सुव्यवस्था की गयी है उसके लिये सचमुच जनता आज इस विभाग की सराहना करती है। हमने देखा कि इस वर्ष इलाहाबाद में जो महाकुम्भ का मेला लगा, इस विभाग द्वारा बसों की जो व्यवस्था की गयी थी उसके लिये सचमुच यात्रियों के मुख से विभाग की प्रशंसा सुनी गयी। इस विभाग के अधिकारी व कर्मचारी इतने अनुशासित ढंग से कार्य करते हैं, उसका एक उदाहरण हम लोगों के सामने मौजूद है। हम आये दिन बसों में देखते हैं कि आज इस विभाग

---

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

के कड़े नियमों के द्वारा और विभागीय कर्मचारियों के अनुशासन के द्वारा जनता किसी प्रकार से उन नियमों के उल्लंघन करने का साहस नहीं रखती है। यह देखने में आया है कि इस विभाग द्वारा जनता की सुख सुविधा के लिये इतने अच्छे कदम उठाये जा रहे हैं, वहां जनता की सुख सुविधा के अलावा हमारी राज्य सरकार की आर्थिक स्थिति के लिये भी काफी साधन प्रदान हो रहे हैं। जहां तक आर्थिक सहायता का संबंध है वह तो है ही, इसके साथ ही साथ यह विभाग जनता की रोटी रोजी की समस्या भी हल कर रहा है। मान्यवर, इसमे पहले भाई उग्रसेन जी भाषण कर रहे थे। जहां हमें इस विभाग में अच्छाई ही अच्छाई नजर आती है लेकिन उनकी निगाह में कोई अच्छाई है ही नहीं।

मेरे क्षेत्र में एक बुकिंग क्लर्क है जिसका नाम मैं लेना नहीं चाहती, वह अत्यन्त ही चरित्रहीन और अनुशासनहीन है। वहां की जनता उससे काफी परेशान और दुखी रहती है। मैंने मंत्रीजी से निवेदन किया लेकिन बाद में पता चला कि हमारे भाई पूर्व वक्ता महोदय उसके तदादला रोकने में काफी प्रयत्नशील रहे। जब मुझे यह मालूम हुआ तो ऐसा लगा कि अब मेरी बात सुनी ही नहीं जायगी लेकिन हमारे माननीय मंत्रीजी ने अपनी न्यायप्रियता के कारण उसका तबादला कर ही दिया। मैं अपने मित्र से कहना चाहती हूं कि ऐसे व्यक्ति को हमारे क्षेत्र में रुकवाने के किये प्रयत्न करने के बजाय अगर उसको देवरिया में बुलाने का प्रयत्न करते तो अच्छा था।

इस विभाग को देखने से पता चलेगा कि इसमें हरिजन अधिकारियों और कर्मचारियों की संख्या नहीं के बराबर है। मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करती हूं कि इस विभाग में हरिजनों को कोटे के अनुसार अवश्य रखा जाना चाहिये। इसके अतिरिक्त इस विभाग में जो स्थान रिक्त होते हैं, उनके बारे में किसी को यह भी पता नहीं चलता कि वान्ट कब निकली और कब उस पर नियुक्ति हुई। मैं निवेदन करूंगी कि जब भी कर्मचारी रखे जायं उसकी सूचना समाचार पत्रों में अवश्य निकाली जाय ताकि जनता उनका ठीक प्रकार से लाभ उठा सके।

इसके अलावा इस विभाग में पानी पांड़े आदि छोटे मोटे कर्मचारी रखे जाते हैं ऐसे छोटे कर्मचारियों में ऐसे बहुत से कर्मचारी हैं जो ४–५ महीने के लिये हमेशा रखे जाते हैं। मेले अथवा गर्मियों के दिनों में जो पहले काम कर चुके हों, नयी नियुक्ति करते समय उनको प्राथमिकता देनी चाहिये।

पिछली बार जब कानपुर में इस विभाग के बारे में मीटिंग हुई उसमें मालूम हुआ कि इस विभाग के वर्कशाप में जो अधिकारी और कर्मचारी काम करते हैं वे बहुत परिश्रम और लगन से काम करते हैं वे छोटे मोटे औजार भी बनाते हैं पुराने औजारों की मरम्मत भी करते हैं। लेकिन बहुत से बड़े-बड़े पुर्जे विदेशों से मंगाये जाते हैं। इसके लिये मंत्री जी को चाहिये कि वे एक इंजीनियरिंग वर्कशाप खोलें जिसमें बड़े बड़े नये नये औजारों का निर्माण हो। हमारे क्षेत्र में फैजाबाद जिले में एक तहसील अकबरपुर है और वहां से एक फर्लांग की दूरी पर इस विभाग का बहुत अच्छा सा बस स्टेशन है जहां से ५-६ जिलों को बराबर गाड़ियां आती जाती रहती हैं। इसी स्थान पर एक नलकूप बोरिंग हुआ पड़ा है, वहां पर अगर मंत्री जी एक पांच हार्स पावर का मोटर बिठा दें तो वहां के पानी की समस्या हल हो सकती है। वहां बिजली भी है और कोई दिक्कत विभाग के लिये नहीं है, अगर वह नलकूप चालू हो जाता है तो उससे जनता का और विभाग का लाभ होगा। इस बस स्टेशन पर पानी की दिक्कत तो है ही साथ ही जो फ्लश का पाखाना गन्दा रहता है वह भी नलकूप से पानी मिलने पर चालू हो सकता है और पानी से साफ होने वाली और चलने वाली अन्य चीजें भी सुचारु रूप से चल सकती हैं। इन चीजों के सुव्यवस्थित रूप से चलने के साथ ही विभाग के कर्मचारियों को भी लाभ होगा। एक निवेदन और करना चाहती हूं कि महिलाओं के लिये मैंने पिछली बार भी कहा था और पिछले

[श्रीमती रामरती]

स्टेशन में भी मैंने सुझाव रखा था कि अकबर पुर के इतने बड़े सब-स्टेशन पर जो कि एक ऊंचे दर्जे का सब स्टेशन है वहां पर महिला विश्रामालय नहीं है। इसलिये मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगी कि महिलाओं की इस असुविधा की ओर वह विशेष ध्यान दें।

*श्री रामसिंह (जिला एटा)—

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं कटौती के प्रस्ताव का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं। हर विभाग का यह ध्येय रहता है कि उसके अन्दर अनुशासन रहे और जितना कार्य उस में होता है वह कुशलतापूर्वक, सही तरीके से और समयानुसार चलता रहे। इस विभाग में जो नये वेतन क्रम निर्धारित किये गये हैं उससे यह मालूम पड़ता है कि इस विभाग की यह भी इच्छा नहीं है कि सही तरीके से समानुसार अनुशासन के अन्दर उसका काम चल सके। इसमें जो त्रुटि हैं उनकी ओर मैं मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं। इस विभाग में ए० टी० आईज, जूनियर क्लर्क, बुकिंग क्लर्क और कन्डक्टर्स का एक ही वेतन क्रम १००—१८० का है जब कि जूनियर क्लर्क, बुकिंग क्लर्क और कन्डक्टर की क्वालीफिकेशन हाई स्कूल है और ए० टी० आईज की इन्टरमीडिएट है और कन्डक्टर, जूनियर क्लर्क और बुकिंग क्लर्क से तरक्की करके ए० टी० आई० बनाया जाता है लेकिन अफसोस यह है कि इन सब को एक ही वेतनक्रम में रखा दिया गया है। नतीजा यह है कि किसी को वेतन में कोई प्रोत्साहन नहीं है और कोई भी नहीं चाहेगा कि वह कोई तरक्की का काम करे या अच्छा काम करे। मैं चाहता हूं मंत्री जी से कि वह वेतनक्रम को इस तरह से संशोधित करें जिससे उनकी कार्यकुशलता बढ़े और उनको एक प्रलोभन रहे कि अच्छा काम करने से हमें इतना लाभ होगा।

दूसरी त्रुटि यह है कि स्टेशन इन्चार्ज के अन्दर वहां के क्लर्क, जूनियर स्टेशन इन्चार्ज, मैकेनिक और एकाउन्टेन्ट सब काम करते हैं और उन के वेतन क्रम में भी समता है और स्टेशन इन्चार्ज का वेतन उनके क्वालिफिकेशन को देखते हुये बहुत कम है और जितने उनके अन्डर में सबार्डिनेट आसिफर्स और क्लर्क्स आदि हैं, उनका वेतन उनसे ज्यादा है इसकी वजह से उनको बड़ी दिक्कतें यह पड़ गयी कि किसी तरह से भी वे उनसे काम नहीं करा सकेंगे।

हमारे एटा जिले में ४—५ साल पहले मोटर यातायात ही होता था और वह चारों ओर से सड़कों द्वारा जुड़ा हुआ था। ४—५ साल से वहां पर एक रेलवे लाइन भी निकल गयी है। उससे रेल द्वारा भी जुड़ गया है लेकिन उससे कोई विशेष सुविधा नहीं हुई है। अब भी अधिकतर मोटर का यातायात ही एक विशेष साधन है जिसके जरिये से आदमी आसानी से और कम पैसा खर्च करके और आराम के साथ पहुंच सकते हैं। एटा से दिल्ली, लखनऊ, कानपुर, मैनपुरी, शिकोहाबाद को बसें चलती हैं। इन रूट्स में से कुछ को तो रोडवेज विभाग में पूरी तौर से लिया है और कुछ को आधा ही लिया है। जिन लाइनों पर पूरी तौर से मोटर चलती हैं, वहां पर तो आसानी है बाकियों में अत्यन्त परेशानी है। गंजडुंडवारा लाइन पर रोडवेज की बसें चलने के पहले प्राइवेट गाड़ियां जो थीं वे एक दिन में १४ बार आती थी और १४ बार जाती थी जिसकी वजह से जनता को कोई परेशानी नहीं होती थी लेकिन जब से रोडवेज ने ली है तब से दिन में सिर्फ ५ बार ही उस पर मोटरें आती और जाती हैं। मैंने माननीय मंत्री का ध्यान इस ओर प्रश्नों के द्वारा भी खींचा था परन्तु फिर भी कुछ नहीं हुआ।

एटा—गंजडुंडवारा लाइन पर जब प्राइवेट बसें चलती थीं तो उस पर नदी का जो पुल पड़ता था उसके टूट जाने के उपरान्त क्रास मिल जाया करता था और यात्रियों को अधिक परेशानी नहीं हुआ करती थी लेकिन जब से रोडवेज की बसें चल गयी तब से पहले तो कुछ दिन क्रास मिल गया लेकिन बाद में एक दूसरी तरफ से दूसरी लाइन मोड़ कर निकाल दी है जो कि १४-१५ मील का

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

राउंड लेकर जाती है। इसकी वजह से काफी परेशानी हो गयी है। समय भी ज्यादा लगता है और पैसा भी अधिक खर्च होता है। इसलिये मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि वे इस पर ध्यान दें। मेरा तो सुझाव यह है कि वे वह भी लाइन चालू रखें, मुझे कोई ऐतराज नहीं है, और इस लाइन को भी चालू रखें ताकि जो यात्री इस रूट से जाना चाहें वे इससे चले जायं और जो दूसरे रास्ते में जाना चाहें तो वे उससे जा सकते हैं।

माननीय मंत्री जी जिस विभाग में हैं, मेरा जैसा व्यक्तिगत तजुर्बा है, उसी के हिसाब से मैं कहता हूं कि इस विभाग में यदि कोई शिकायत की जाये तो उसकी कोई सुनवाई नहीं होती है। पहली दिसम्बर, १९६४ को मैंने एक शिकायत एटा के सब स्टेशन के बारे में की थी जिसकी कोई सुनवाई अक्तूबर, नवम्बर तक नहीं हुई। उस समय मैं ट्रांसपोर्ट कमेटी का मैम्बर भी था तो उस समय मैंने उस प्रश्न को सदस्यों के सामने रखा। उस पर विभाग के कुछ अधिकारियों ने नोट भी किया। मई के महीने में मालूम हुआ कि वह शिकायत इन्क्वायरी के लिये आयी हुई थी लेकिन न तो कोई पूछतांछ हुई और न कोई तहकीकात ही हुई। एक माह पूर्व विभाग से एक पत्र प्राप्त हुआ था कि आपका शिकायती पत्र जो आया था वह खो गया है लिहाजा आप अपना दूसरा शिकायती पत्र भेज दीजिये ताकि उस पर कार्यवाही की जाय। मैं समझता हूं कि जिस विभाग में शिकायती पत्र भी खो जायं और लापरवाही से उन्हें रखा जाय तो उसमें शिकायत करने से फायदा ही क्या है और न कुछ हो सकता है। मंत्री जी का ध्यान इसलिये दिलाना चाहता हूं कि इसमें कड़ी से कड़ी कार्यवाही होनी चाहिये क्योंकि वह शिकायती पत्र इस बात का था कि वहां के स्टेशन इन-चार्ज ने कम्प्लेन्ट बुक हमको नहीं दी थी। अक्सर यह देखा गया है जैसे एटा में है, कि गाड़ियां लेट चलतीं हैं। उस का कारण यह होता है कि वर्कशाप से गाड़ी समय पर नहीं आती है। रिमाइन्डर पर रिमाइन्डर भेजे जाते हैं लेकिन वर्कशाप से कोई गाड़ी समय पर नहीं निकलती है। इसका कारण यह है कि वर्कशाप में सही तौर से काम नहीं होता है। ड्राइवरों को बहुत परेशानी होती है। मंत्री जी को चाहिये कि वर्कशाप का ऐसा करें कि जो स्टेशन इन्चार्ज होता है वह उन के खिलाफ ऐक्शन ले सके। उनको इतना अख्तियार दिया जाय तथा उन का पद भी ऐसा रखा जाय जिससे कि वह अपने सबार्डिनेट्स के खिलाफ अच्छी तरह से ऐक्शन ले सकें। इन शब्दों के साथ मैं कटौती के प्रस्तावों का समर्थन करता हूं।

श्री गुप्तारसिंह (जिला रायबरेली)—

उपाध्यक्ष महोदय, मैं प्रस्तुत अनुदान का समर्थन करता हूं। जहां तक मेरी जानकारी है शायद प्रान्तीय सरकार के यहां इस से अधिक सक्रिय विभाग कोई इस वक्त नहीं है। हर स्टेशन पर आदमियों की भीड़ और यातायात की सुबिधा और सुविधा के साथ उनके साथ अच्छा व्यवहार होता है। मैं और मेरे साथी फर्स्ट क्लास का टिकट ले कर रेलवे की यात्रा करते हैं मैं समझता हूं कि जिन का रिजरवेशन नहीं होता है, उन को खुशामद करते करते परेशानी होती है तब जगह मिलती है और बाज वक्त तो सेकेन्ड और थर्ड में जाना पड़ता है। लेकिन परिवहन विभाग में मैंने देखा है कि जबरदस्ती लोग ठूसम-ठूस करके बस में चढ़ आते हैं और कहते हैं कि नहीं उतरेंगे। कंडक्टर को जबरदस्ती टिकट काटना पड़ता है, अगर नहीं काटता है तो जनता उधम मचाती है और इतना बरदाश्त करने का माद्दा और किसी विभाग में नहीं है। मैंने यहां तक देखा है कि बस चली जा रही है और स्टेशन नहीं है, जरा राजनीति में उन्होंने भाग लिया है या किसी राजनीतिक कार्यकर्ता के पिट्ठू हैं या विरोधी हैं तो डांट करके कंडक्टर से कहते हैं कि हमारे मकान पर गाड़ी रोकी जाय। नहीं रोकता है तो बल प्रयोग करते हैं। मेरे यहां पर रायबरेली में एक बेहटा गांव है जहां जनसंघ का बाहुल्य है वहां पर तीन स्टेशन उन्होंने गांव के भीतर जबरन बना रखे हैं, जब कि स्टेशन एक है। कोई दूसरा विभाग इतना बरदाश्त नहीं कर सकता है। किसी भी विभाग में मेरे ख्याल से इतनी जबरदस्ती नहीं होती है और चलती गाड़ी तक रुकवाते हैं।

मैं यह जानता हूं कि भ्रष्टाचार, भ्रष्टाचार की बात बहुत कही जाती है। कोई भी कंडक्टर पकड़ा जाता है तो विरोधी पार्टी और सब राजनीतिक पार्टीज के लोग कमिश्नर, ए० जी० एम०,

[श्री गुप्तारसिंह]

जी०एम० तक उसके लिये सिफारिश पहुंचाते हैं तो भ्रष्टाचार कहां चला जाता है ? भ्रष्टाचार की चर्चा कर देने से तो भ्रष्टाचार दूर नहीं हो जाता है । कोई लड़का जो कंडक्टर है, मनचला है वह खराब हो गया, पकड़ा जाता है, सजा होती है तो हम उसको बर्खास्तगी से बचाने जाते हैं । अगर इसी तरह से हम जोर, दबाव दे कर काम चलाते रहेंगे तो भ्रष्टाचार दूर नहीं हो सकता । भ्रष्टाचार भय से, नैतिकता से दूर हो सकता है । अगर हमारे लड़के में जो कंडक्टर है नैतिकता होती तो भ्रष्ट काम ही क्यों करता और अगर भ्रष्ट काम करता है तो उसको प्रोत्साहन मिलता है नेताओं का और वह बरी हो जाता है ।

जहां तक आमदनी की बात है यह जनता की सुविधा की चीज है । अगर इसमें घाटा भी हो लेकिन यह जनता की सेवा करता है तो भी इस विभाग को कायम रहना चाहिये । मुनाफा हो तो अच्छा है । नहीं है तब भी यह चले, जनता को इससे सुविधा होनी चाहिये । हमने खुद सुना कि विभाग बड़ा खराब है लेकिन अपने दल के मेम्बरों को मैंने बातें करते सुना कि बसेज के उनको पास दे दिये जायं । इससे उनको पूरी सुविधा होगी । मैं भी इस ख्याल का हूं कि परिवहन विभाग की बसों का मुझ को पास मिलना चाहिये तो सेंटर को रुपया न देना पड़ेगा । इससे सिद्ध होता है कि उससे हमको सुविधा ज्यादा है । वैसे भ्रष्टाचार किस विभाग में नहीं है ? कौन दूध का धोया है ? आप देखें कि हमारे दारुलशफा में औषधालय खुला है मेम्बरों की कमेटी बना कर जांच की जाय तो पता चलेगा कि कितनी दवाइयां हम उठा कर ले जाते हैं । क्या रोग हमको है और कौन कौन लड़के परचे लेकर घूमते हैं और हम दस्तखत कर देते हैं और वे दवाइयां ले जाते हैं । यह भ्रष्टाचार नहीं है ? भ्रष्टाचार का युग है । बातों से दूर नहीं होगा । पहले हम अपना भ्रष्टाचार दूर करें तभी भ्रष्टाचार दूर हो सकता है ।

मेरे एक भाई ने कहा कि फलां लड़की को भगा लिया । क्या राजनीतिक पार्टीज में लड़कियां नहीं भगाई जातीं ?

श्री मैनेजरसिंह (जिला बलिया)---

आपकी बहिन की बेइज्जती हो रही है, इसलिये इसका जिक्र न करें ।

श्री गुप्तारसिंह---

पृथ्वीराज खुद भी भगा लाये थे । मेरे कहने का मतलब यह है कि हमको भ्रष्टाचार दूर करना चाहिये । जब तक हम लोग शुद्ध न हों किसी को भ्रष्टाचारी नहीं कहना चाहिये । अब मैं अपने काम पर आता हूं । यह सब तो समाज की बातें थीं । लालगंज बस स्टेशन जिला रायबरेली में सब से ज्यादा आमदनी है, लेकिन आज तक वहां स्टेशन नहीं बना । इसके वास्ते जमीन मुफ्त में मिल चुकी है । यह लाल फीते में मामला पड़ा न रहे इसलिये मेरी मंत्री जी से प्रार्थना है कि इस बस स्टेशन को जल्दी से जल्दी बनवा दिया जाय । दूसरी बात यह है कि भोजपुर जो बस जाती है उसमें पूरे यात्री नहीं आ पाते इसलिये दो बसों का वहां इंतजाम किया जाय । लालपुर में एक चराती है लेकिन आज तक वहां पर बुकिंग आफिस नहीं बना । इन शब्दों के साथ में इस अनुदान का समर्थन करता हूं ।

*श्री ब्रह्मदत्त मायर---

उपाध्यक्ष महोदय, मैं कटौती के प्रस्ताव का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं । कारण यह है कि जो सुझाव सदन के अन्दर दिये जाते हैं, उन पर साल भर के बाद हमें देखना पड़ता है कि सरकार की तरफ से क्या कार्यवाही की गई है । यह खेद का विषय है कि रोज-रोज की आलोचना और रोज-रोज के यह सुझाव देने से मैं यह समझ पाया हूं कि हम लोग सरकार के ऊपर

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया ।

अपना असर नहीं डाल पाये हैं । कारण यह है कि अभी ठाकुर साहब ने कहा कि यह भ्रष्टाचार का युग है और यह हर व्यक्ति के खून के अन्दर घुस गया है । यह सच्चाई होते हुए भी हमें यह देखना है कि आने वाली पीढ़ी के लिये हम क्या आदर्श छोड़ कर जा रहे हैं । अब जहां तक इस विभाग का संबंध है, मैं अपने को सीमित करता हुये इस विभाग के अन्दर जो खराबियां हैं जिनको दूर करने की बड़ी आवश्यकता है उनकी तरफ सरकार का ध्यान दिलाना चाहता हूं ।

श्रीमन्, पहली बात तो यह है कि पे रेशनेलाइजेशन कमेटी की रिपोर्ट के मातहत कर्मचारियों को सरकार द्वारा यह अधिकार दिया गया है कि वे अपनी पुरानी पे या नई पे जिसको भी उचित समझें स्वीकार करें । सरकारी अधिकारियों को बाज बाज स्थानों पर स्पेशल पे मिलती है । सरकार ने स्पेशल पे के संबंध में कोई निर्णय नहीं लिया है कि इस औपशन के बाद सरकार स्पेशल पे को जारी रखेगी या नहीं । इससे अधिकारियों को इसके संबंध में बड़ी दुविधा है । अगर सरकार इस बात पर भी अपना निर्णय जल्दी करें तो काफी अच्छी बात होगी ।

श्रीमन्, दूसरी बात जो मैं कहना चाहता हूं वह यह है कि ऐक्सीडेंट्स होते हैं और उनके अन्दर जानी और माली नुक्सान होते हैं । उनको जहां तक रोका जाय अच्छी बात है यह कहना कि ऐक्सीडेंट्स बिलकुल खत्म हो जायं नामुमकिन सी बात है । तो भी सरकार के लिये उचित है कि ऐक्सीडेंट्स के अन्दर जिन लोगों को नुक्सान पहुंचा है और कानून उनकी मदद कम्पेंसेशन हासिल करने के लिये पहुंचाती है और सरकार के सामने मरने वाले की बेवा और बच्चों का प्रश्न आता है तो मैं सरकार से कहना चाहता हूं कि उस पर निर्णय शीघ्र से शीघ्र हो जाना चाहिये । मैं एक मिसाल मंत्री जी के सामने रखना चाहता हूं कि ५–६–६४ को पत्र नम्बर ५७७३ द्वारा सहारनपुर की घटना को स्वीकर किया गया है और उस घटना में श्री सुमेरचन्द जैन जी दुर्घटनाग्रस्त हुये और उनका देहांत हो गया । मैं नहीं जानता कि कम्पेन्सेशन तय हो गया, कोर्ट ने अपना फैसला दे दिया शासन के पास, आजतक सरकार द्वारा उस पर अंतिम निर्णय नहीं लिया जा सका । उसकी बीबी और बच्चे भिखारी के रूप में घूम रहे हैं और उनके पास जीविका का साधन नहीं है । अगर सरकार निश्चित समय के अन्दर डिसीजन ले ले तो एक परिवार बचाया जा सकता है । अगर यह नहीं होता तो जिन उद्देश्यों को देखते हुए कम्पेन्सेशन की स्कीम लायी गयी है उसका सही फायदा नहीं हो सकता है ।

इसके बाद में रोडवेज बसेज की तरफ सरकार का ध्यान दिलाना चाहता हूं । पेश्तर इसके कि मैं उनकी खराबी की बात कुछ कहूं मैं रोडवेज अधिकारियों और डिपार्टमेंट को इसलिये बधाई भी देना चाहता हूं कि पाकिस्तानी आक्रमण के समय रोडवेज ने जितनी जल्दी जल्दी जो बसें खराब हालत में पड़ी थी उनको ठीक कराकर पंजाब गवर्नमेंट और मिलिटरी के लिये जल्दी से जल्दी बार्डर पर पहुंचाने की कृपा की । उसके लिये सरकार बधाई की पात्र है । लेकिन मैं यह जानना चाहता हूं कि आप कब तक इंतजाम करेंगे कि ऐसी जरूरतें पड़ें । क्या कारण है कि १ हजार बसें बेकार १ साल से पड़ी रहीं और इधर नयी सड़कें रोडवेज अपने अधिकार में लेती हैं वहां बसों की जरूरत होती है । नयी मशीनों की, नयी बसों की कीमतें बहुत ज्यादा हैं तो क्या कारण है कि उन पुरानी बसों को उपयोग में न ला करके नयी को खरीदने की तरफ सरकार ने ध्यान दिया है ? उनके इंजिन बदल जाने से, नये कल पुरजों के ठीक हो जाने से १ हजार बसों का जो सरमाया रखा हुआ है उसे क्यों नहीं इस्तेमाल में लाया जाता । मैं मंत्री जी का ध्यान इस तरफ दिलाना चाहता हूं । परमिटों के वितरण की बात, माननीय ऊदल जी ने ध्यान दिलाया कि सहारनपुर से देहली तक जो सड़क है उस पर जो बसें चल रही हैं उनका राष्ट्रीयकरण किया गया है सात आठ साल पहले लेकिन आजतक सरकार किसी भी फैसले पर नहीं पहुंच सकी और न हाई कोर्ट से फैसला ले सकी कि प्राइवेट बसें जो आपके आर्डर्स को न मानते हुये आज तक चलती रही हैं जिनकी कीमत २०–२५ हजार से लाख और सवा लाख

[श्री ब्रह्मदत्त मायर]

तक पहुंच गयी हैं उन पर अधिकार क्यों नहीं किया जा रहा है। सरकार हर साल ३५ और ४० आर्डिनेंसेज निकालती रहती है तो फिर क्यों नहीं उनके बारे में आर्डिनेंस जारी करती और क्यों नहीं इन बसों को नेशनलाईज करती ? श्रीमन्, उसके अन्दर कारण है। उन कारणों पर पहुंचना सरकार का काम है और मंत्री जी का काम है। जो कठिनाई सामने है उन पर सरकार अगर सही रूप से ध्यान दे और इन चीजों पर ध्यान रखे कि जो लोग उससे नाजायज फायदा उठा रहे हैं, उनके सहयोगी और वे साथी जो मंत्री जी तक अपरोच करते हैं उनको इस तरह के रास्ते से साफ कर दें तो सरकार, देश और जनता का उससे भला हो सकता है।

अब मैं आपकी तवज्जह इस तरफ दिलाना चाहता हूं कि हर डिवीजन के अन्दर एक अमुक व्यक्ति ऐसा है जिसके पास एक नहीं अनेक परमिट बसेज के मौजूद हैं। वह अपने नाम से, अपनी बहू के नाम से अपने बच्चों के नाम से, अपने ससुर के नाम से, साले के नाम से, ड्राइवर के नाम से, अपने नौकरों के नाम से नये-नये नाम से परमिट लिये हुये हैं। एक उदाहरण मैं आपके सामने रखना चाहता हूं। मैंने उनके संबंध में माननीय सदस्या प्रकाशवती सूद, जिनको आपने मेरठ ट्रांसपोर्ट कमेटी में २,३ महीने हुये रखा है, उनसे जिक्र किया। तो वह अपने माथे पर हाथ रख कर रह गई और कहने लगी कि मेरी मजबूरी है। कितना इंटरफियरेंस और कितना अपरोच है उन कारणों पर वह रोशनी डालने के लिये तैयार नहीं हैं, जिससे वे लोग ट्रांसपोर्ट पर छाये हुये हैं। मैं मंत्री जी का ध्यान मेरठ डिवीजन के एक परमिट होल्डर की तरफ दिलाना चाहता हूं जो जगह-जगह के परमिट लिये हुये हैं और जिनको रीजनल ट्रांसपोर्ट अथारिटी और दूसरे अफसरों से बराबर सहायता मिलती है। अब मैं आपको बतलाऊं कि उनका पता यह है— श्री रतनलाल गुप्त, ४३१, खटीकान, मुजफ्फर नगर। मंत्री जी गर्दन हिला रहे हैं तो मुझे ज्यादा कहने की आवश्यकता नहीं है। उनके पास खतौली–मुहाल की रूट का ८२६ यू०पी० एच० है। मुजफ्फरनगर कैराना शिझांना रूट पर १३०६ यू० एस० पी० है। मुजफ्फरनगर सहारनपुर २४२४ यू० एस० पी० नम्बर की है। मुजफ्फरनगर-सकारता रूट पर ११६८ यू०एस०पी० है। लखनौती-मुजफ्फरनगर रूट पर ५५० यू०एस०पी० है। हसनपुर-इसलामनगर रूट पर ३१५२ यू० एस० एल० है। मुजफ्फरनगर बिडौली रूट पर ५५९ यू०पी० ओ० नम्बर उनकी बाल्दा के नाम पर है। इसमें उनकी श्रीमती के नाम पर, उनके साले के नाम पर, उनके ड्राइवर के नाम पर, उनके नौकर के नाम पर परमिट हैं। उनके पास भू मार्ग यातायात के परमिट हैं। जो इस तरह से हैं उनके पास ४८८ यू०पी० ओ० मुजफ्फरनगर–बिडौली रूट का परमिट है जो उन्होंने हरसरूप कैराना वालों को फरोख्त कर दिया है। ६५९ यू०एस० पी० नम्बर की मुजफ्फरनगर–भोपा–बिजनौर रूट पर है। मुजफ्फर-नगर–सहारनपुर रूट पर १९०६ यू० एस० पी० नम्बर का परमिट है। एटा-सादाबाद रूट पर ४८२ यू०पी० टी० नम्बर का है। आवागढ़-सादाबाद रूट पर ६४४ यू०पी०टी० परमिट है। एक और परमिट इसी रूट पर ४६९ यू०पी० टी० नम्बर का है। आवागढ़-जलेसर रूट पर ४६८ यू०पी० टी० नम्बर का है। इतने रूट पर उनके नाम से परमिट हैं जो इन रूट पर चल रहे हैं। एक एक गाड़ी के ऊपर आप अन्दाजा लगा सकते हैं कि कितना खर्चा होता होगा। ६०,७० हजार रुपये से कम क्या एक गाड़ी मिल सकती है? मैं मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं कि श्री मन्नालाल जी, जो श्री रतनलाल जी के रिश्ते-दार हैं, उन्होंने शांति स्वरूप.....

श्री मुजफ्फर हसन—

यह भी आप बतला दें कि मेरे पास इस का इलाज क्या है ?

श्री ब्रह्मदत्त मायर--

मैं सिर्फ यही चाहता था और मुझे इस के बाद कुछ कहना नहीं है, कहने की गुंजायश नहीं है। मैं मुख्य मंत्री जी के पास गया, मैंने कहा कि प्रांत भूखों मर रहा है, अनाज नहीं है, लेकिन अनाज बाहर भेजा जा रहा है। उन्होंने कहा कि मैं क्या करूं। मैं गृह मंत्री जी के पास गया कि आप ने अपने इलाके का एक डी०एस०पी० हमारे यहां पोस्ट कर रखा है। आप जानते हैं कि वह भ्रष्टाचारी है। यह बात उन्होंने मानी। मैंने कहा कि उसे आपने हमारे लिये ही रखा है। वह भी कहते हैं कि मैं क्या करूं। इस से तो अच्छा है कि आप इसे छोड़िये और जाइये। हम को हमारे रहमो करम पर रहने दीजिये, वही अच्छा हो।

*श्री तेजसिंह (जिला मेरठ)--

श्रीमान्, मैं इस अनुदान का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं। अभी जो मायर साहब ने एक इशारा किया था कि एक्सीडेंट्स हो जाते हैं और उस के बाद उन का कंपेंसेशन जल्दी मिलता नहीं। मैं मंत्री जी का ध्यान उसी तरफ दिलाना चाहता हूं। मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट में एक धारा है कि एक्सीडेंट्स का क्लेम तय करने के लिये एक ट्रिब्यूनल मुकर्रर होना चाहिये स्टेट में। कुछ दिन पहले मैंने एक सवाल किया था उस के जवाब में बताया गया कि हम ने ट्रिब्यूनल बनाने का निश्चय कर लिया है लेकिन अभी तक उस पर कोई काम नहीं हुआ है। उसी ऐक्ट की एक दूसरी धारा है उसके मुताबिक सरकार को कंपेंसेशन रूल बनाने चाहिये। वह ड्राफ्ट रूल जनवरी, १९६४ में गजट में पब्लिश हुए थे लेकिन अभी तक उन को एडाप्ट नहीं किया गया है। दो साल हो गये हैं अभी तक कुछ नहीं हुआ। अब अगर ट्रिब्यूनल नहीं बनता तो लोगों को क्या नुकसान होता है वह मैं आप को बतलाना चाहता हूं। जब कोई एक्सीडेंट हो जाता है, वह चाहे रोडवेज की गाड़ी से हो अथवा किसी दूसरी गाड़ी से तो रोडवेज वाले तो कहते हैं कि हमारे अपने रूल बने हुए हैं कंपेंसेशन देने के लिये और हम उस के मुताबिक ही कंपेंसेशन देंगे। अब चूंकि यह सरकारी विभाग है इसलिये ज्यादातर लोगों से वे कहते हैं कि तुम को टक्कर मारना हो तो मारो, लेकिन हम तो जो कुछ दे रहे हैं वही ले लो वह अच्छा है। इस कारण लोगों को उचित कंपेंसेशन भी नहीं मिल पाता सिर्फ इसलिये कि गरीब आदमी ज्यादा कंटेस्ट नहीं कर पाता, और उन के बनाये हुये रूल्स ऐसे हैं कि जिस से उनको कम से कम कंपेंसेशन देना पड़ता है। इस के अवाला जो दूसरी गाड़ियों से एक्सीडेंट्स होते हैं उन का इंश्योरेंस होता है। गाड़ी का कुछ नुकसान हो तो वह कंपनी पूरा कर देती है। कुछ गाड़ियों का थर्ड पार्टी इंश्योरेंस होता है और जब यह निश्चित हो जाय कि फलां गाड़ी से एक्सीडेंट हुआ तो फिर जिस व्यक्ति को नुक्सान पहुंचता है उसे क्लेम करना पड़ता है कि मेरा इतना नुकसान हुआ है और यह कंपेंसेशन मिलना चाहिये। इसके अलावा उस रकम के लिये कोर्ट में उसे कोर्ट फीस भी लगानी पड़ती है। तो पहले तो वह आदमी मर गया फिर दूसरे उस को मुआवजे के लिये इतनी परेशानी सहनी पड़ती है और उस के बाद भी वह कोर्ट की मर्जी पर होता है कि वह कंपेंसेशन तय करे कि उसे कितना मिलना चाहिये। इस तरह से उस आदमी को बड़ी असुविधा होती है। और इस कारण साधारण आदमी कोर्ट नहीं जाता। अगर ट्रिब्यूनल बन जाता है तो फिर उस में कोर्ट फीस लगाने की कोई जरूरत नहीं रह जायगी और कोई लम्बा चौड़ा वकील करने जी भी उसे जरूरत नहीं रहेगी और जो कंपेंसेशन उचित होगा वह उसे मिल जायगा। मैं मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि जिस ट्रिब्यूनल का डिसीशन लिये हुए साल दो साल हो गये हैं, उसके जज को मुकर्रर करें और जो ड्राफ्ट रूल्स हैं उनको अडाप्ट करें, उनपर काम करना शुरू करें।

दूसरे, मायर जी ने एक व्यक्ति का नाम लिया कि वह बहुत परमिट लिये हुये हैं और मंत्री जी ने कह दिया कि मैं इसका क्या इलाज करूं, मुझे कोई सजेस्शन दो। यह ठीक है कि

---

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

[श्री तेजसिंह]

मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट के मातहत इसका कोई इलाज नहीं है। रतनलाल जी को थोड़ा सा मैं भी जानता हूं। उनका तरीका यह है परमिट लेने का कि जहां कहीं कोई वैकेंसी होती है तो वहीं अप्लाई कर देते हैं। वह खुद वकील नहीं है, लेकिन बड़े अच्छे वकील के मुकाबले में वकालत कर सकते हैं और वह एक्सपीरिएंस्ड हैं। क्योंकि मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट में लिखा हुआ है कि किस-किस को परमिट मिलना चाहिये जैसे कि अमीर आदमी हो, जो गाड़ी खरीद सकता हो। एक सज्जन ने कहा कि जो पोलिटिकल सफरर्स होते हैं कांग्रेस वालों ने उनको परमिट दे दिये और वह खुद गाड़ी खरीद नहीं सकते, इसलिये उन्होंने उनको बेच दिया। तो एक तरफ तो यह है कि अमीर आदमी को न मिले, गरीब को मिले, लेकिन उसके पास रुपया है नहीं तो कैसे खरीदे ? वह तो यही करेगा कि अमीर आदमी को परमिट दे दे या किराये पर चलाये। तो मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट में यह धारा है कि अमीर आदमी को दिये जायं परमिट। तो रतनलाल हर जगह कोशिश करते हैं, भले ही कोई रिजेक्ट कर दे। फिर वे ट्रिब्यूनल के पास आ जाते हैं। यहां से नहीं मिलता है तो हाई कोर्ट के पास जाते हैं। हाई कोर्ट से रिजेक्ट हो गया तो सुप्रीम कोर्ट चले जाते हैं। उनके पास पैसा है, इसलिये कहीं न कहीं से जिसको आपने परमिट दिया है उसके खिलाफ कोई न कोई फ्लाव निकाल लेंगे और परमिट ले जायेंगे। तो उसको रोकने के लिये एक ही तरीका है कि मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट में कुछ तब्दीली की जाय या फ्री कर दिया जाय परमिट ताकि यह झगड़ा न रहे कि खरीद सकता है या नहीं।

मैं मंत्री जी को गाजियाबाद के मुताल्लिक कुछ कहना चाहता हूं कि वहां तीन रोड्स कनवर्ज करती हैं-बुलन्दशहर रूट, अलीगढ़ रूट और मेरठ रूट। इतना इम्पारटेंट बस स्टेशन है, लेकिन अभीतक वहां एक टिन का शेड बना हुआ है जिसमें गरमियों में और सर्दियों में सर्दी होती है। बैठने को कोई जगह नहीं है। अब तो गाजियाबाद में गाजियाबाद के इर्द गिर्द की जमीन इम्प्रूवमेंट ट्रस्ट ने अक्वायर कर ली है। पहले बहाना होता था कि हमें जमीन नहीं मिलती। अब तो सब जमीन सरकार के डिस्पोजल पर है, जितनी जमीन चाहें और जहां चाहें रोडवेज के लिये मिल सकती है। इसलिये मैं उनसे अर्ज करूंगा कि वहां एक अच्छा बस स्टेशन बनायें। साथ ही मुरादनगर, मेरठ रोड पर स्टेशन है, उसकी भी काफी इम्पारटेंस है। वहां आर्डिनेंस फैक्ट्री है। वहां अब तो एक किराये का कमरा लिया हुआ है जिसमें वह बुकिंग वगैरह करते हैं। जगह काफी पड़ी हुई है। इसलिये वहां भी एक बस स्टेशन बनाने की कृपा करें।

*श्री सूरजलाल गुप्त वकील (जिला गोंडा)—

श्रीमन्, समय तो आप कम देंगे इस वजह से मैं थोड़ा आपके द्वारा मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। गोरखपुर रेंज में जो भरती कर्मचारियों की होती है, उसमें काफी गड़बड़ी है। अक्सर यह देखा गया है कि इस रेंज में देवरिया, गोरखपुर, बस्ती के लोग ज्यादातर एम्पलाय किये जाते हैं। यहां बहराइच और गोंडा के बहुत कम कर्मचारी हैं जो इस रोडवेज में काम करते हैं। उसकी वजह यह है कि जो भी कोई भरती होती है तो उसका सेलेक्शन गोरखपुर होता है या बस्ती में होता है। इस वजह से गोंडा और बहराइच के लोगों को उसकी सूचना तक नहीं हो पाती और न ही वह कोई एप्रोच ही कर पाते हैं जब कि दूसरी जगह वाले एप्रोच भी कर लेते हैं। मेरा निवेदन है कि एक सेंटर गोंडा और बहराइच में भी होना चाहिये। अगर यह मुमकिन न हो तो रोटेशन से सेंटर बनाये जायें, कभी गोरखपुर में तो कभी बहराइच में, कभी गोंडा में। सेलेक्शन के यह क्वार्टर बारी-बारी से बनाये जायें जिससे सभी को लाभ हो सके।

---

* वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

उतरौला से बलरामपुर और उतरौला से मनकापुर यह ऐसे रेंज हैं जहां कि सबसे ज्यादा आमदनी है। मैं उसी क्षेत्र का रहने वाला हूं। मगर वहां जो बसेज चलती हैं वे १०-१० घंटे तक लेट होती हैं। रात में एक-एक बजे बस पहुंचती है। यात्रियों को इससे बड़ी असुविधा होती है। जो वर्कशाप के फोरमैन हैं वह सामान के लिये जो मांग करते हैं वह महीनों बाद मिलती है, कभी समय से नहीं मिलती। नतीजा यह होता है कि तमाम गाड़ियां बेकार महीनों तक खड़ी रहती हैं। इससे बड़ा नुक्सान होता है। सरकार को इस तरफ ध्यान देना चाहिये।

वहां फोरमैन तथा स्टेशन इंचार्ज में आपस में नहीं बनती। एक समझता है मैं बड़ा हूं। दोनों एक दूसरे के आदेश को नहीं मानते। इससे बड़ी परेशानी होती है और काम में असुविधा भी होती है। सरकार को यह निश्चय करना चाहिये कि उन दोनों में कौन बड़ा है तथा उनके कैरेक्टर रोल लिखने का अधिकार किसको है।

इस विभाग में बहुत से ऐसे कर्मचारी हैं जो १०-१० १५-१५ साल से काम कर रहे हैं और टेम्पोरेरी है। बुड्ढे होने को आ गये। और अभी तक वह टेम्पोरेरी हैं। सरकार को इस ओर भी ध्यान देना चाहिये। इस कारण उनका भविष्य अन्धकार में रहता है।

श्रीमन्, इस विभाग में जो भी काम किया जाता है वह संकुचित भाव से किया जाता है। गोंडा में काफी बड़ा बस स्टेशन है। ३०-४० बसें रोज वहां से आया जाया करती हैं, हजारों यात्रियों की भीड़ वहां सदैव रहती है मगर वहां पर जो वेटिंग रूम है वह १० फुट चौड़ा तथा २५ फुट लम्बा है। बरसात के दिनों में यात्रियों को बड़ी असुविधा होती है। भीड़ को कंट्रोल करना मश्किल हो जाता है। एक तरह से वह स्टेशन जंक्शन है। वहां शेल्टर की कोई समुचित व्यवस्था नहीं है। वहां काफी भीड़ रहती है। लेकिन वहां पर उनके लिये कोई सुविधा नहीं है। पाखाना वहां का करीब डेढ़ साल से खराब पड़ा है। कई मर्तबा अधिकारियों का ध्यान उस ओर दिलाया गया मगर कोई ध्यान नहीं दिया गया। उतरौला एक तहसील हैडक्वार्टर है जहां से काफी यात्री बाहर जाते हैं। मैं मंत्री जी से प्रोर्थना करूंगा कि वे उतरौला से लखनऊ, उतरौला से इलाहाबाद और उतरौला से बलरामपुर डायरैक्ट बसें भेंजे। यहां से काफी यात्री निकलते हैं। इससे सरकार का भी काफी फायदा होगा और यात्रियां को भी सुविधा होगी। उतरौला से मनकापुर को बस चलती है, लेकिन मनकापुर से गोंडा कोई बस नहीं जाती है। इसलिये हमारी प्रार्थना है कि उतरौला वाया मनकापुर टू गोंडा बसें होनी चाहिये। मेलों में देखा गया है कि बसें इतनी नाकाफी होती हैं कि यात्रियों को दो-दो तीन तीन रोज तक बैठना पड़ता है। वे लाईन लगाकर परेशान हो जाते हैं। उतरौला से फैजाबाद और उतरौला से देवीपाटन, यहां बसों का इन्तजाम अच्छा होना चाहिये। ये बहुत बड़े मेले होते हैं। यहां पर मेले के दिनों में बहुत ही खराब इन्तजाम रहता है। लोगों को परेशानी रहती है। हमारे सुझाव है कि अगर रोडवेज की बसेज नाकाफी हो तो प्राईवेट बसों को चलाने की परमिशन देनी चाहिये। प्राईवेट बसेज सरकारी बसों से ज्यादा अच्छी सर्विस करती हैं। एक सजैशन में और देना चाहता हूं कि बांदा जिले में कालिंजर से चित्रकूट धाम को सड़क गईहै। यहां पर प्राईवेट बस नहीं हैं। गवर्नमेन्ट बस है। इस ओर भी बस ज्यादा चलनी चाहिये या प्राइवेट लोगों को परमिशन देनी चाहिये। अतर्रा करताल मार्ग पर भी बस स्टैन्ड नहीं है। इसका भी इन्तजाम होना चाहिये। गोंडा से उतरौला सड़क गई है। इस पर बसेज चलनी चाहियें। गुमड़ीधार एक ऐसा मुकाम है जहां बीच प्रार्थना बस स्टेशन है। महदोईया का टिकट लेना हो तो उतरौला से बावागंज जाना पड़ता है और वावागंज से टिकट लेना पड़ता है। यहां पर भी अगर बुकिंग स्टेशन हो जाय तो यात्रियों को काफी सुविधा हो जायेगी। छः-छः, सात-सात दस दस घंटे तक यात्री बैठे रहते हैं और वहां बस भी नहीं रुकती इसलिये और भी परेशानी हो जाती है। सोनपुर बस स्टेशन एक बुकिंग स्टेशन होना चाहिये। हर बस वहां पर रुके और वहां के यात्रियों को काफी सुविधायें हों।

*श्री हरीसिंह (जिला मेरठ)—

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं अपने परिवहन मंत्री के उस अनुदान के समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं जो उन्होंने इस सदन में प्रस्तुत किया है और विरोधीदल के माननीय सदस्य ने जो कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किया है उसका विरोध करता हूं और घोर विरोध करता हूं।

श्रीमन्, आपके द्वारा मैं इस आदरणीय सदन को बतलाना चाहता हूं कि एक बात जो मैंने आदरणीय सदन के एक सदस्य के मुख से सुनी, उससे मुझे अत्यन्त दुख हुआ और वह इसलिये कि इस सदन के माननीय सदस्य चाहे वे किसी भी पार्टी के हों, किसी भी विचारधारा के हों, इसमें ऐसे तपस्वी लोग मौजूद हैं जिन्होंने देश की स्वतंत्रता व आजादी के लिये काफी बलिदान किया है। मैं समझता हूं कि हो सकता है कि जनसंघ में भी ऐसे शख्स मौजूद हों, हो सकता है कि पी० एस० पी०, रिपब्लिकन पार्टी, स्वतंत्र पार्टी और कम्युनिस्ट पार्टी में भी ऐसे व्यक्ति मौजूद हों और वह तो हैं ही। श्रीमन्, उन्हीं में से एक ऐसा तपस्वी व्यक्ति जो गरीबों में पैदा हुआ हो और जिसने अपना सारा जीवन इस देश की स्वतंत्रता के लिये अर्पण कर दिया हो, ऐसे महान् नेता के लिये यह कहा जाय कि वह राष्ट्रवादी नहीं है, देश भक्त नहीं हैं, यह कितने दुख की बात है। किसी विरोधी दल के नेता के लिये भी यह कह देना कि देशभक्त नहीं हैं, यह बड़े दुख की बात है। समझ में नहीं आता कि हमारे आदरणीय सदन के सदस्य ऐसी बात जो व्यक्तिगत हो, क्यों कहते हैं। कुछ माननीय सदस्यों का एक दूसरे पर लांछन लगाने का एक उद्देश्य और ध्येय ही बन गया है और इस तरह से इस सदन का स्तर नीचे गिरता जा रहा है। यही कारण है कि किसी अधिकारी के खिलाफ जो कुछ चाहे वे कह देते हैं। मेरा नम्र निवेदन है कि हम सब एक हैं, जहां तक सदस्यों का प्रश्न है। हमारे विचार भिन्न भिन्न हो सकते हैं, लेकिन इस आदरणीय सदन में हम सब एक हैं। जिस तरह से हम कांग्रेस नेता का आदर करते हैं उसी तरह से जनसंघ के नेता का भी आदर करते हैं और उसी दृष्टि से उनको देखते हैं क्योंकि वे भी नेता हैं।

मेरे जिन भाई ने कटौती का प्रस्ताव प्रस्तुत किया है उनको मैं अपना उतना ही परम मित्र समझता हूं जितना अपने दल के साथियों को समझता हूं, क्योंकि विचारों में मतभेद हो सकता है। अपनी पार्टी की शक्ति बढ़ाने के लिये हम चाहे जो कुछ कह सकते हैं, लेकिन एक ऐसे नेता के लिये हम ऐसे शब्दों का प्रयोग करें तो इससे बड़ी पीड़ा होती है। और मैं क्या कहूं, वे मेरे दोस्त हैं पढ़े लिखे हैं, विद्वान हैं, नौजवान हैं, उनसे हमको शिक्षा मिल सकती है और हमसे उनको शिक्षा मिल सकती है, उनसे मेरा केवल यही नम्र निवेदन है कि किसी बात को भी खूब सोच समझ कर कहना चाहिये, एक दूसरे को हम इस तरह की बातें सुनाते रहें, यह नहीं होना चाहिये। बस इतना ही कह कर मैं इस बात को समाप्त करता हूं क्योंकि मेरा विश्वास है कि पढ़े लिखे आदमी के लिये इतना ही कह देना काफी है। लेकिन फिर भी मेरे मित्रवर जो काफी समझदार हैं, उनको सोचना चाहिये कि इस तरह के शब्द उनके मुंह से सुन कर मुझे पीड़ा हुई क्योंकि इस तरह की बात कहना कोई उचित व शोभनीय नहीं है। इसलिये अब मैं इस बात को यहीं पर रोक देता हूं।

परिवहन विभाग के अधिकारियों का जहां तक संबंध है, इस विभाग में पहले भी अच्छे लोग थे और आज भी हैं। बुरे लोग भी हैं, अगर ऐसी बात न होती तो विभाग में इतनी चोरियां क्यों होतीं और हमारे परिवहन मजदूरों के साथ इतना जुल्म क्यों होता? सच बात यह है कि आज परिवहन विभाग में ईमानदारी नहीं है। हरिजनों के लिये जो १८ प्रतिशत संरक्षण है उसका इस विभाग में नाम निशान तक नहीं है, पता नहीं माननीय मंत्री जी कहां सोते रहते हैं। माननीय मंत्री जी जब जवाब दें तो इस संबंध में भी बतलावें कि ऐसा तपस्वी जिसने अपना सारा जीवन देश को स्वतंत्रता के लिये दे दिया, जिसने पी० सी० सी० और ए० आई० सी० सी० में हरिजनों के लिये सब कुछ किया, वे अपने इस विभाग में हरिजनों को रखना क्यों भूल

---

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

गये ? मेरा नम्र निवेदन है कि १८ प्रतिशत का जो रिजर्वेशन है वह इस विभाग में पूरा होना चाहिये। यह मजदूरों का विभाग है, गरीबों का विभाग है, और इस विभाग की उन्नति के लिये हरिजनों का जो १८ प्रतिशत रिजर्वेशन है वह उनको मिलना चाहिये। जितनी बचत और मेहनत के साथ परिवहन विभाग के कर्मचारियों ने काम किया उतना किसी विभाग वालों ने नहीं किया। हमें बड़े–बड़े मेलों का ज्ञान है। उनमें आपके विभाग के अधिकारी जनता को बहुत सुविधा पहुंचाते हैं।

रोज शोर मचता है कि उसे परमिट दे दिया और यह पार्टीबाजी और वह पार्टीबाजी। मेरा तो मंत्रीजी से नम्र निवेदन है कि आप सबसे बड़ी सेवा क रहे हैं जो कोई मंत्री नहीं कर रहा है। अगर आपको भगवान बुद्धि दे तो सारी सड़कों पर सरकारी मोटर चलावें जिससे ये रोजाना के परमिट के लांछन बन्द हो जावें। इनमें सचा भी है। गलत नहीं है। मैं तो खुद भुक्तभोगी हूं। बदनाम आपके अच्छे अधिकारी हैं और करते ये नेता लोग हैं। अगर आप सब सड़कों को ले लेंगे तो इससे जनता को राहत मिलेगी और विभाग का भी लाभ होगा। सरकार की इनकम बढ़ेगी।

आप अपने कारखाने के मजदूरों को बोनस और वर्दी दीजिये जैसा और प्राईवेट कारखानों में भी होता है और उनकी तनख्वाह बढ़ाइये। अगर कोई आपको रुकावट है तो हमें बतावें, हम आदरणीय सदन में प्रस्ताव ले आवें। यहीं तक नहीं, मैं अधिकारियों से भी निवेदन करूंगा, अच्छी तरह से कान खोलकर सुन लें, वे मजदूरों के साथ जुल्म करना छोड़ दें। वे उन्हें अपने पैर और हाथ जैसे समझें। बोनस नीचे से लेकर ऊपर तक, कमिश्नर और सेक्रेटरी तक, देना चाहिये।

श्रीमन, एक ऐसी फैक्ट्री सरकार को खोलनी चाहिये जिसमें मोटर, स्कूटर इत्यादि बनें और उनके पुरजे भी बनें। सरकार ने बड़े-बड़े सेठों को मोटरें और स्कूटर बनाने के परमिट क्यों दिये हैं ? आप ये सब चीज बनाने के लिये अपना कारखाना खोलें। इससे जनता को रोजगार मिलेगा और प्रदेश का व्यापार भी बढ़ेगा। जब ये चीज ज्यादा बनेंगीं तो लोग इनसे फायदा उठायेंगे। किसी और विभाग के कर्मचारी इतना काम नहीं करते हैं जितना इस विभाग के करते हैं। मंत्री जी के समय में परिवहन विभाग की सारी कुप्रथायें मिटा दी गई है, लेकिन कुछ सड़कें इन नेताओं के लिये छोड़ रखी हैं जो अरमिट परमिट लेकर सरकार को और विभाग केधिकारियों और कर्मचारियों को बदनाम करते फिरते हैं। सबै धान २७ सेर क्यों कर रखे हैं ? क्यों मंत्रीजी इतनी कमजोरी दिखाते हैं ? आप तो इस सरकार के एक स्तम्भ हैं। आपने कांग्रेस को इतना बड़ा और शक्तिशाली बनाया है। उनका हमारे यहां बड़ा मान है। हम उनका आदर करते हैं। वे हमारे बड़े नेता हैं। हम उनसे पूरी आशा रखते हैं कि वे हमारा १८ फीसदी नौकरियों में अवश्य और जल्दी पूरा करने की कृपा करेंगे। उन्हें इसे तुरन्त करना चाहिये। अपने भाषण में आज इसकी घोषणा करनी चाहिये।

*श्री प्रेमसिंह (जिला बहराइच)––

उपाध्यक्ष महोदय, परिवहन विभाग के मंत्री जी ने जो अनुदान प्रस्तुत किया है, उसके बारे में मेरा विचार है कि वह उचित मांग है और इससे हमारे प्रदेश की गरीब जनता को आराम मिलता है, आने जाने में आसानी होती है। जहां तक कटौती का सवाल है मैं कटौती नहीं चाहता। यह विभाग अच्छा काम कर रहा है।

हमारे क्षेत्र में एक सड़क बहराइच से जमनदां तक जाती है। उस सड़क पर मंत्री जी जल्द से जल्द बस जारी करें ताकि वहां की जनता को लाभ हो सके। इसके अलावा जो बसों के ड्राइवर हैं, उनकी तनख्वाह को बढ़ाया जाय और उनके आराम का खयाल रखा जाय।

---

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

[श्री प्रेमसिंह]

स्पीड लिमिट के बारे में भी मंत्री जी को ध्यान देना चाहिये। अक्सर ड्राइवर लोग स्पीडो-मीटर को तोड़ देते हैं और तेज बस चलाते हैं, इससे बहुत से ऐक्सीडेंट्स होते हैं। उस ओर ध्यान देने की जरूरत है।

एम० एल० एज० के लिये जिस प्रकार से ट्रेन का पास दिया जाता है उसी प्रकार से बस का फ्री पास भी देना चाहिये। इसमें गवर्नमेन्ट का कम खर्चा होगा और लोगों को भी आसानी हो जायगी।

घाघरा के पुल को भी डबल कर दिया जाय, जिससे आने जाने में सुविधा हो। बारा-बंकी को जो बस जाती है उसके रास्ते में चुंगी पड़ती है। लोगों पर दुगने पैसे पड़ जाते हैं, इसकी ओर भी मंत्रीजी को ध्यान देना चाहिये।

नानपारे से नवाब गंज तक जो सड़क जाती है उस पर बहुत बसें चलती हैं, इससे उस सड़क की हालत बहुत खराब हो गयी है। उस को मंत्री जी ठीक करायें। इसके अलावा यद्यपि बस स्टेशनों पर पानी, बिजली वगैरह की काफी सुविधा है, लेकिन जहां नहीं है वहां पर मंत्री जी को ये सुविधायें जनता को देने की ओर ध्यान देना चाहिये।

बस के परमिटों के लिये हम लोग ही जिम्मेदार है। बाज लोग ऐतराज करते हैं कि बस के परिमिट इन लोगों को क्यों दिये जाते हैं। हमारी जमनहा–बहराइच सड़क पर भी हाल में एक परमिट दिया है, वह उधर के माननीय सदस्य हैं मैं नहीं चाहता कि न दिया जाय, अच्छा है इस सड़क पर ज्यादा तवज्जह रहेगी।

अब मैं गवर्नमेंट की पालिसी के बारे में कुछ कहूंगा। वह बात यह है कि बदायूं–बरेली सड़क आज भी प्राइवेट आपरेटर्स के हाथ में है, उस को सरकार को लेना चाहिये और इसी तरह से कुमायूं की भी सड़कें प्राइवेट आपरेटर्स के हाथ में हैं, उन पर भी सरकार ध्यान दे और अपने हाथ में ले। इन चन्द शब्दों के साथ मैं अपनी बातें खत्म करता हूं।

श्री मुजफ्फर हसन—

उपाध्यक्ष महोदय, जाब्ता यह है कि जो गवर्नमेन्ट का सदस्य मांग पेश करे आखिर में उसी को जवाब देना होता है इसलिये मैं पहले तो ऐसा सोच रहा था कि आखिर में मैं जो बात यहां कही गई हैं, उन पर कुछ कमेंट करूंगा, लेकिन इस जाब्ते के होते हुये यह काम हमारे कांडपाल जी का ही है। मैं सिर्फ थोड़ी सी ही बात अर्ज करना चाहता हूं। मुझे खुशी है कि दोनों तरफ के सदस्यों ने कुछ सुझाव भी दिये हैं और नुक्ताचीनी भी की है और कुछ तारीफें भी की हैं। अच्छा होता कि अगर यह जो लोगों के ऊपर प्राइवेट हमला हुआ वह न हुआ होता, मैं समझता हूं कि हम एक स्टेंडर्ड कायम रखना चाहिये इस सदन का और यहां की बहस का। जहां तक इस डिपार्टमेन्ट की तरक्की और कामों का ताल्लुक है, उसका लिटरेचर आपके पास मौजूद है और हमारे सभा सचिव महोदय ने भी विभाग की आय के संबंध में और दूसरी चीजों पर रोशनी डाल दी है। मुझे उस में कोई खास इजाफा नहीं करना है। कुछ बातें जो मैंने नोट की हैं उन्हीं की निस्बत मैं अर्ज करना चाहता हूं। सब से आखिर की जो बात कही गई है हरिजनों और शिडूल्ड कास्ट्स के रिजर्वेशन की उसके बारे में बराबर हमारी यह ताकीद रही है कि उन का कोटा पूरा किया जाय। उन में से कुछ लोगों को निकाला गया हो यह हो सकता है, लेकिन हमारी बड़ी कोशिश रहती है कि यह जो लीकेज का काम है वह कमसे कम हो और अगर कहीं सफर करने में किसी के खिलाफ शिकायत होती है और उस सिलसिले में अगर कोई निकाला गया है तो फिर उससे तो स्वयं माननीय सदस्य भी इत्तिफाक करेंगे।

श्री हरीसिंह—

झूठे तथा फर्जी दोष लगाकर निकाला गया है।

श्री मुजफ्फर हसन––

अगर निकाला गया है तो उस की इन्क्वायरी होनी चाहिये और ऐसे केस सामने आयेंगे वह देखे भी जायेंगे। मुआवजे के बारे में माननीय मायर जी ने कहा, मैं उनसे इत्तिफाक करता हूं और बताना चाहता हूं कि स्टेट गवर्नमेन्ट ने अभी तय किया है कि क्लेम्स ट्रिब्युनल जल्द कायम किये जांय और उनकी निस्बत रूल्स वगैरह पर विचार हो रहा है और वह जल्द ही कार्य करने लगेंगे। जिस खास केस का उन्होंने जिक्र किया, परसों ही उस की फाइल मेरे पास आई थी और मैं ने उसमें देखा कि मैजिस्ट्रेरियल इन्क्वायरी में यह कहा गया है कि गलती हरिजन मेम्बर की थी जो कि मरा है इसलिये कोई मुआवजा न दिया जाय। मैंने उसको वापिस कर दिया है और मुझे ऐसा लगा कि यह तो कानून की बात है। वह मर गया है, उसके बच्चे हैं, कुछ कुछ इमदाद होनी चाहिये लिहाजा उसके जवाब में कुछ देर लग जायगी।

श्री ब्रह्मदत्त मायर––

श्रीमन्, मेरी तो यह सूचना है कि वहां के जुडिशियल आफिसर ने ७ हजार का कम्पैन्सेशन तय कर दिया है।

श्री मुजफ्फर हसन––

काफी बातें यहां पर नैश्नेलाइजेशन के बारेमें कही गयी हैं। एक तरफ से तो यह कहा गया कि अच्छी सड़कें हम ले लेते हैं और खराब सड़कों को छोड़ देते हैं। दूसरे माननीय सदस्य ने यह कहा कि जो खराब सड़कें हैं उन पर ही हमारी बसें चलती हैं और जो अच्छी सड़कें हैं, उनको दूसरे लोगों को दे रखा है। लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि कुछ न कुछ १९–२० तो सड़कें होती ही हैं। कुछ ऐसी सड़कें इधर भी हैं और कुछ ऐसी सड़कें उधर भी हैं। यहां पर कई खास सड़कों के बारे में जिक्र किया गया जैसा साहारनपुर से दिल्ली, बाराबंकी से फैजाबाद गाजीपुर से इलाहाबाद और मिर्जापुर। हमारी दिक्कत यह है कि ये सब सड़कें दसों वर्ष से मुकदमेबाजी में पड़ी हुयी है। दूसरी हमारी दिक्कत यह है कि यह तो एक सेन्ट्रल ऐक्ट है। हम अपने कानून कुछ महदूद चीजों पर ही बना सकते हैं। बार–बार हम लिख रहे हैं। वहां पर नया ऐक्ट आनेवाला है। उससे कुछ सहूलियतें हो जायेंगी, उसको हम देखेंगे। लेकिन इसके बावजूद भी पिछले सालों में हमने १८,६०० किलोमीटर रोड्स को नेश्नैलाइज किया है। इसी सिलसिले में माननीय सदस्य जिन्होंने कट मोहन मूव किया है उन्होंने यह भी कहा कि सिंगिल मैम्बर ट्राइब्युनल कायम किया जाय। उसमें भी हमारी दिक्कतें हैं जो कि मौजूदा रूल्स हैं, उनमें यह कह दिया गया है कि जो मेम्बर बोर्ड आफ रैवेन्यु है वह ही उसके लिये ट्रीब्यूनल होगा। राज्य सभा में बिल मौजूद है जिसमें वह तजवीज आयी है जिसका जिक्र माननीय सदस्य ने किया है और हमको दिखायी पड़ रहा है कि कुछ तब्दीली होगी। एस० टी० ए० का प्रैजीडेन्ट पहले अगर कमिश्नर था तो ज्यादा अच्छा काम चलता था। लेकिन ट्रांस्पोर्ट डैवलपमेंट कौंसिल ने सिफारिश की है कि जो हैड आफ दि डिपार्टमेंन्ट हो वह ही उसका चेयरमैन न हो। हम उस पर भी विचार कर रहे हैं।

नियमावली और मैनुअल के बारे में यहां पर कहा गया कि वे तैयार नहीं हुये है। इनके बारे में मैं सिर्फ यही कहना चाहता हूं कि यह विभाग और महकमों के मुकाबले में बहुत नया है। देर इसमें जरूर हुयी है, लेकिन हमनें इसके लिये स्पेशल आफिसर्स मुकर्रर किये हैं। कई मैनुअल्स बन चुके हैं और सरकार के पास आ चुके हैं। उन पर विचार हो रहा है और जल्दी ही फाइनल हो जायेंगे।

श्री उग्रसेन––

श्रीमन्, मेरा निवेदन तो केवल यह है कि जो बन चुके हैं, उनको फाइनल कर दिया जाय और लागू कर दिया जाय।

श्री मुजफ्फर हसन--

मैं तसलीम करता हूं कि जल्दी होना चाहिये । जितने हमारे सरहदी इलाके हैं, जिनकी ओर माननीय सदस्यों ने इशारा किया, उन्हीं के लिहाज से हमने एक नया रीजन खोल दिया है और वहां पर हमने काम भी शुरू कर दिया है और काम को आगे बढ़ा रहे हैं ।

यहां जो गाड़ियां चलती हैं, उनके लोड के बारे में जो फर्क है मैं मानता हूं कि सभी स्टेट्स की एक ही पोलिसी होनी चाहिये और उसमें सैन्ट्रल ट्रांस्पोर्ट अथोरिटी की तरफ से विचार भी हो रहा है, लेकिन दिक्कत कुछ ऐसी हो जाती है कि कौनसी सड़क कितना लोड बर्दाश्त कर सकती है, यह हमें देखना होता है । कानपुर के बस स्टेशन के बारे में यहां बहुत दफा हमने आश्वासन दिया । उस तकलीफ को मैं जानता हूं । हमारी जो स्टैंडिंग कमेटी है उस के सामने आश्वासन दिया । मुझे अफसोस है कि थोड़ा बहुत इन कामों में कुछ रेड टेपिज्म तो चलता ही है, लेकिन मैं आप को सूचना देना चाहता हूं कि अब वह आखिरी मंजिल पर आ गया है । हमने जो इर्रीगेशन विभाग से उस जमीन के लिये जो ५ हजार रु० का मतालबा किया था उसको मंजूर कर लिया और एक हजार रुपया मिट्टी निकालने के लिये मांगा है वह भी हमने मंजूर कर दिया है । मैं उम्मीद करता हूं कि जल्दी वह बस स्टेशन बन जायगा और कानपुर की जो तकलीफें हैं वे कुछ रफा हो सकेंगी ।

टूअरिज्म और परचेज कमेटी के बारे में माननीय गया प्रसाद जी ने जो कहा, टूअरिज्म का एक अलग अफसर मुकर्रर हो गया है । उसका दफ्तर भी वहीं है जहां ट्रांसपोर्ट कमिश्नर का दफ्तर है । और परचेज कमेटी को उन्होंने ऐप्रीशिएट किया, मैं समझता हूं कि उससे काम आगे बढ़ेगा । यह कहा गया कि गाड़ियां खराब हो जाती है और जगह-जगह रुक जाती हैं लोगों को धक्का देना पड़ता है, इस तरह की शिकायतें आती हैं । उसमें हमारी दिक्कत यह है कि स्पेयर पार्टस् हमारे काबू में नहीं है । उस में फारेन ऐक्सचेंज की जरूरत होती है और उस के न मिलने से काम में नुकसान होता है । कहीं कहीं वह बात भी हो सकती है, जैसी माननीय सदस्यों ने कही कि जो लोकल परचेज होता है उस में गड़बड़ी हो । लेकिन दिक्कत यह है वह पूरे पैमाने पर हमको मिल नहीं पाते । यह कहा गया कि कुछ गैर जरूरी पार्ट्स पड़े हुए हैं और जरूरी पार्ट्स हम इकट्ठा नहीं कर पाते हैं । यह बात भी सही है । जब कोरिया की जंग हुई थी और हमारे पास दूसरे किस्म की गाड़ियां थीं तो यह समझ कर कि जंग हो रही है आइन्दा स्पेयर पार्टस् मिलने में दिक्कत होगी, कुछ सामान खरीद लिया गया था, और जो वाकई गैर जरूरी है । लेकिन इस बीच में काफी हिस्सा उस का निकालने में हम कामयाब हुए हैं और निकालने की कोशिश जारी है । लेकिन जो स्पेयर पार्ट्स मिलने की दिक्कत है उसका काबू में आना दुश्वार हो रहा है ।

श्री उग्रसेन--

क्या मंत्री जी सरकार को सुझाव देंगे कि रोडवेज की गाड़ियों में जो स्पेयर पार्ट्स लगते हैं, उनके बनाने के लिये पब्लिक सेक्टर में कोई कारखाना खोला जाय :

श्री मुजफ्फर हसन--

अब जैसे बैटरी ही है, जिसकी वजह से इतनी दुश्वारी होती है ।

श्री ब्रह्मदत्त मायर--

बैटरी तो सारी फरीदाबाद में बनती है ।

श्री मुजफ्फर हसन--

हमारी जरूरत की नहीं बनती । हमें काफी स्पेयर पार्ट्स बनाने और रीकंडीशन करने में और जो चीजें खराब होती हैं उन को काम में लाने में काफी तरक्की की है और जो चीज हम और

बना सकें तो अच्छा होगा। मैं आखिर में माननीय सदस्यों का शुक्रगुजार हूं कि उन्होंने हमदर्दी से इस बजट पर अपनी राय का इजहार किया और मैं उम्मीद करता हूं कि इस को आप सर्वसम्मति से स्वीकार करेंगे।

श्री राजेन्द्रसिंह--

मैं सभी माननीय सदस्यों का आभारी हूं कि उन्होंने चाहे इधर के बोले हों, चाहे उधर के बोले हों, चाहे इस ग्रान्ट का समर्थन किया हो या कटौती के प्रस्ताव का समर्थन किया हो, जो विभाग की कमियां हैं उन को सभी ने एक स्वर से माना और उन कमियों को दूर किये जाने के सभी ने अच्छे सुझाव दिये हैं। माननीय सदस्य मिश्रा जी ने बोलते हुये मेरा नाम लेकर यह कहा कि रोड्स के नीलाम किये जाने की जो व्यवस्था है वह पूंजीपतियोंवादी व्यवस्था मानी जा सकती है। इसलिये उन्होंने उस का प्रतिवाद किया था। उन का कहना था कि जो अधिक दाम लगा कर लेगा वह किराया भी अधिक लेगा। शायद उन्हें भ्रम हो गया। मैंने कहा था कि विभाग की ओर से कुछ नियम होंगे। कुछ ऐसी कंडीशन्स होंगी जिनके अधीन रहते हुये जिनके नीलाम दिये जाने की व्यवस्था होनी चाहिये।

माननीय गया प्रसाद जी ने कहा था कि मेरा कहना था कि प्राइवेट बसेज को खराब सड़क दी जाती है और सरकारी बसेज अच्छे रूट्स पर चलती हैं। उन्होंने शायद अच्छी तरह से सुना नहीं। मैंने दोनों पहलू बतलाये थे। सरकार एक ओर तो खराब जगहों पर प्राइवेट बसेज देकर और अच्छे रूट्स को खुद लेकर उनको गलत स्थिति में डाल देती है। दूसरी ओर यह भी मैंने कहा था कि किसी भी प्रकार से परमिटहोल्डर्स रिश्तेदारी के कारण, धर्मान्धता के सम्बन्धों के कारण या रिश्वतखोरी के कारण किसी न किसी प्रकार शासन से साठगांठ रखते हैं और उनको अच्छे रूट्स मिल जाते हैं और उनका नेशनलाइजेशन नोटिफिकेशन के बाद भी नहीं किया जाता। मैंने उदाहरण देते हुये बतलाया था कि एटा-सादाबाद, मथुरा-सादाबाद, मथुरा-शिकोहाबाद मार्गों का नोटिफिकेशन हुआ दो साल पहले, लेकिन नेशनलाइजेशन नहीं हो सका इसको विभाग के लोग अच्छी तरह से जानते हैं। मिस पुष्पा जोन्स के कांड के सम्बन्ध में कुछ माननीय सदस्यों ने चाहे कुछ कहा हो, लेकिन मैं इतना कहूंगा कि निश्चित सूचना के आधार पर वह बात मैंने कही थी और उसमें मुझे कोई सन्देह नहीं है।

जहां तक भ्रष्टाचार की बात है मुझे साबित करने की आवश्यकता ही नहीं है। एक महिला सदस्या रामरती जी कह रही थीं कि एक भ्रष्ट अधिकारी जिससे जनता बहुत परेशान है, उनके ट्रान्सफर के लिये माननीय सदस्या ने लिख कर दिया और ट्रान्सफर होने पर भी माननीय मंत्री जी ने उसे रोक दिया। अगर कांग्रेसी दल की माननीय सदस्या इस प्रकार की बात कहें तो मुझे कोई साबित करने की आवश्यकता नहीं है।

इसके अलावा नीति सम्बन्धी सुझावों के डिटेल्स मैं दे चुका हूं। आर० टी० ए० में इस प्रकार का परिवर्तन करना चाहिये, जिससे उसकी स्थिति किसी प्रकार के सन्देह से ऊपर हो जाय और उसका किसी दल विशेष के हितों के संरक्षण के लिये प्रयोग न किया जा सके और कोई राजनीतिक दबाव न पड़ सके।

मसानी कमेटी ने जो संस्तुति की है, केन्द्रीय सरकार के निर्देश पर अन्य प्रदेशों ने जिसे स्वीकार कर लिया है और सिद्धान्ततः इस प्रदेश की सरकार ने भी स्वीकार कर लिया है कि ट्रान्सपोर्ट विभाग से रोडवेज को अलग करके एक अलग कारपोरेशन के रूप में चलाया जाय इसकी घोषणा आपको करनी चाहिये कि एक निश्चित समय के अन्दर उसको आप स्थापित कर देंगे और इस बात का निश्चित ध्यान रखना चाहिये कि प्रत्येक रूट पर एकाधिकार नहीं होना चाहिये। ओपेन कम्पीटीटर के रूप में प्राइवेट और गवर्नमेंट रोडवेज रहे जिससे जनता को अधिक से अधिक सुविधा मिले।

[श्री राजेन्द्रसिंह]

एस० टी० ए० के बारे में माननीय मंत्री जी ने खुद ही कह दिया कि यह बात राज्य सभा के विचाराधीन है । सेवा नियमावली के बारे में माननीय मंत्री जी ने कह दिया और इसमें यह निवेदन है कि उसे शीघ्रातिशीघ्र बना दें । जिन लोगों को सुपरसीड किया गया है, उसके लिये एक जांच कमेटी बनायें और जिसको गलत तरीके से प्रोमोट किया गया है उनको अपने स्थान पर वापस भेजा जाय और जो सुपरसीड हुये हैं, उनको प्रोमोट किया जाय ।

श्रीमन्, वर्कचार्ज को तुरन्त स्थायी करने की बात मानी जाय ।

श्री उग्रसेन--

श्रीमन्, पदोन्नति करने के लिये सात किस्म के जी० ओ० सरकार के हों उनको खत्म करके केवल एक किस्म का जी० ओ० बना दिया जाय ।

श्री राजेन्द्रसिंह--

ओवर टाइम ड्राइवरों और कंडक्टरों से घंटे दो घंटे लिया जाता है वह न लेकर पूरा लिया जाना चाहिये । ड्राइवरों और कंडक्टरों के ठहरने की व्यवस्था की जानी चाहिये । मैं यह सुझाव देना चाहता हूं कि इस विभाग को नो प्राफिट नो लास पर चलाया जाना चाहिये क्योंकि बसेज में जन साधारण सफर करता है । इसलिये उनको आसानी और सहूलियत हो । इस से ज्यादा से ज्यादा एक आध करोड़ से ज्यादा लाभ का नहीं होता होगा । जो पुर्जों की खरीदारी में करोड़ों का गोलमाल है, उसके लिये सख्त कदम उठाये जाने चाहिये । गुड्स और पैसेंजर टैक्स को समाप्त करना चाहिये । इंटर स्टेट रूट्स पर शीघ्र कार्यवाही होनी चाहिये । जो काउंटर सिगनेचर्स के लिये विभिन्न प्रदेशों के कागजात पड़े हुये हैं जिनकी वजह से हमारी बसेज उतनी मात्रा में नहीं चल पा रही हैं, जितनी चलनी चाहिये, उनको ठीक किया जाना चाहिये । इससे हमारे प्रदेश को धन की भी हानि हो रही है । इसलिये इस ओर तुरन्त कदम उठाये जाने चाहियें । गुड्स कैरियर के बारे में एक आल इंडिया पालिसी होनी चाहिये । उसके लिये जल्दी से जल्दी कदम उठाये जायं ।

रोडवेज स्टेशन्स पर पानी की सुविधा से लेकर धूप तथा मेंह से बचने तथा शौचालय और मूत्रालय आदि की सुविधा की व्यवस्था होनी चाहिये । आजकल यह सुविधा बिलकुल नहीं है इसको सभी माननीय सदस्यों ने माना है । इसलिये इस कठिनाई को जल्द से जल्द दूर किया जाय । श्रीमन्, बसेज टाइम टेबिल के अनुसार बहुत कम चलती हैं, सिवाय लखनऊ और कानपुर को छोड़कर अन्य बस स्टेशनों से बसेज २५ मिनट से लेकर ५० मिनट तक लेट चलती हैं । इस तरह से जो बसेज रेलवे को लिंक करती हैं उनको रेल नहीं मिल पाती है । इसलिये इसका विशेष रूप से ध्यान देना चाहिये । हर बस स्टेशन पर एक्स्ट्रा बस होनी चाहिये । मैं समझता हूं कि एटा में एक्स्ट्रा बस नहीं रहती है, इसलिये प्रदेश के अन्य स्थानों पर भी नहीं रहती होंगी अगर सवारी काफी हो जायं तो तुरन्त दूसरी बस चालू कर दी जाय अगर समय की बस न आई हो ।

श्रीमन्, एक बात और कहना चाहूंगा कि विभाग के पास काफी जीप रहती हैं, उनको किसी दल विशेष के हित के लिये उपयोग किया जाता है । यह नहीं होना चाहिये । किसी भी दल को चुनाव के प्रचार के लिये जीप नहीं दी जानी चाहिये । इन पर प्रतिबंध लगा दिया जाय । अगर पैसा लेकर दी जाती है तो सबको दी जाय । (व्यवधान) इसके अलावा फियट गाड़ियों के परमिट के बारे में माननीय सदस्यों ने कहा और विधान सभा में प्रश्न भी आये, इसलिये मंत्री जी को जांच करानी चाहिये कि इन ३-४ वर्षों में टैक्सी के बहाने या व्यक्तिगत लोगों को फियट के परमिट दिये गये हैं उनका सही उपयोग किया गया है या नहीं ? टैक्सी की आवश्यकता थी या नहीं और वह चल रही हैं या नहीं या परमिट लेकर बेचे गये हैं । इन शब्दों के साथ में चाहता हूं कि इस बिभाग को कारपोरेशन के रूप में तुरन्त स्थापित किया जाय ।

श्री उग्रसेन––

श्रीमन्, क्या परिवहन मंत्री जी इसको स्पष्ट कर देंगे कि श्रम कानूनों को वे अपने यहां क्यों नहीं लागू करते हैं ? यह बहुत जरूरी है ।

श्री उपाध्यक्ष––

आपने उनसे कह दिया है ।

श्री हरीदत्त कांडपाल––

उपाध्यक्ष महोदय, मैं उन तमाम सदस्यों का आभारी हूं जिन्होंने इस विवाद में भाग लिया और अपने सुझाव देकर हमको अनुगृहीत किया । माननीय सदस्य राजेन्द्र सिंह, जिन्होंने कटौती का प्रस्ताव पेश किया उन्होंने अपने व्याख्यान के शुरूआत में जो कुछ कहा, उसके बारे में अब मुझे कोई जवाब देने की आवश्यकता नहीं रही । क्योंकि बात अपनी जगह पर ठीक है । उन्होंने मंत्री जी से शुरू किया था कि मंत्री जी का साहस नहीं है कि वह पेश कर सकें । इसका जवाब तो अब कहने की जरूरत नहीं है, क्योंकि सारे दिन मंत्री जी बैठे रहे हैं और जो सवाल माननीय सदस्यों ने उठाया उसका जवाब भी माननीय मंत्री जी ने दिया है । यहां पर जो माननीय सदस्य करोड़ों जनता के बीच से चुनकर आते हैं, वह मक्खन हैं सोसाइटी को । लिहाजा आपसे आशा की जाती है कि आपका आचरण भी वैसा ही होगा और आपका मन भी उसी प्रकार से ऊंचा और उदार होगा, लकिन वैसा आपने दिखाने का प्रयास नहीं किया है । मंत्री जी ने तो मुझे बहुत गौरव प्रदान किया और अपनी उदारता का उन्होंने महान् परिचय दिया कि उन्होंने मुझे बजट पेश करने का अवसर दिया । हम बजाय उनकी उदारता के यह समझें कि वह आपके सामने से भाग रहे हैं यह कहां तक उचित है ? खैर आप का अब वह फ्रन, मैं समझता हूं दूर हो गया होगा और मैं माननीय मंत्री जी का आभारी हूं कि उन्होंने मुझको यह अवसर प्रदान किया ।

एक बात जो यहां पर उस तरफ से उठाई गयी, उसका जवाब दिया जाय या नहीं, उसमें मैं बड़े पशोपेश में पड़ रहा हूं । आपको मालूम होना चाहिये कि परमिट देने की जो तिथि है उसमें कितना गवर्नमेंट बीच में आती है, कितना मंत्री जी बीच में आते हैं । यह कहना बिलकुल व्यर्थ की और निराधार बात है कि टेलीफोन वहां आया और काम हो गया । उसके लिये तो स्टैट्यूटरी प्राविजन है, ऐक्ट बना है और कमेटी बनी हुई है बाकायदा । एक आर० टी० ओ० पर तो कन्ट्रोल हो सकता है, है लेकिन कमिश्नर जो कि उसका चेयरमैन होता है, नान आफिशियल मेम्बर होते हैं, उन सबको कहां तक प्रभावित किया जा सकता है, यह समझने की बात है । तो यह सम्भव नहीं है । आपको किसी के ऊपर तो विश्वास करना ही पड़ेगा ।

श्री उग्रसेन––

मुख्यमंत्री जी फिएट का परमिट देती हैं, नेता विरोधी दल को यह अधिकार क्यों नहीं दिया जाता ।

श्री हरीदत्त कांडपाल––

यदि आप इस पर तैयार हो जायें कि उनकी कोई नुक्ताचीनी न करने पावे, तो उनको भी यह व्यवस्था दी जा सकती है, लेकिन इसकी आप गारन्टी दे दें ।

आर० टी० ओ० के संगठन के बारे में मंत्री जी प्रकाश डाल चुके हैं क्योंकि राज्यसभा में जो बिल आया है उससे यह हो जायेगा । मसानी कमेटी की यहां पर बहुत चर्चा की गयी, कहा गया कि उसकी रिपोर्ट के अनुसार कारपोरेशन कायम करना चाहिये जो बाइबल यूनिट होना चाहिये । कारपोरेशन बनाने का जो सुझाव है, उसकी स्पिरिट को आप देखें कि उसमें क्या है । मसानी कमेटी की रिपोर्ट में यह कहा गया है कि जो यूनिट ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन का बने वह बाइबल

[श्री हरीदत्त कांडपाल]

यूनिट के रूप में होना चाहिये, यानी उनको स्वावलम्बी होना चाहिये। उनके पास अपना वर्कशाप हों, उनके पास अपने मेंटीनेन्स के साधन हों, कुशल लोग हों, पैसा हो कि वह अपनी बसों को ठीक-ठीक मरम्मत समयानुसार कर सकें। और जो दूसरी बातें ट्रान्सपोर्ट से सम्बन्धित हैं उनको वैज्ञानिक ढंग से संभालने की उसमें क्षमता होनी चाहिये। तो आप देखें कि आजकल यदि आप अपने प्रदेश की तरफ ध्यान दें तो देखें कि कितने मोटर चालक हैं, जो ऐसा कर सकते हैं। सिवाय इसके कि वह पैसा बनावें। उनसे मुसाफिरों को आराम मिलने की आशा नहीं की जा सकती है। तो ऐसी जो यूनिट है उसकी मंशा को मेनटेन किया जा रहा है।

एफीशियेन्सी की जहां तक ताल्लुक है हमारा दावा है कि जितने कारपोरेशनस हिन्दुस्थान भर में हैं उनमें सबसे ज्यादा एफीशियन्सी हमारे यहां है अब सिर्फ नाम कमाने के लिये कारपोरेशन की स्थापन करना चाहें तो बात दूसरी है। तो कारपोरेशन बनाने का मंशा तो पूरा ही रही है इसलिये उसको बनाने की आवश्यकता नहीं समझी जाती। रह गयी कंपेटीशन की बात। तो वह तो आज जिन रूट्स पर नेशनलाइजशन नहीं हुआ है वहां पर हो ही रहा है। माल ढोने का काम तो रोडवेज सिर्फ पहाड़ों में ही करता है और जगह नहीं करता तो उसमें भी कम्पेटांशन है उसकी भी हम नहीं रोकते, सवारी ढोने का जो काम है जो रूट्स नेशनलाइज हो गयीं उनको छोड़कर परमिट्स ले कर बसें चल रही हैं और प्राइवेट गाड़ियां भी चल रही हैं तो वहां भी कम्पेटीशन है। एक तरफ कहते हैं कि नशनलाइजशन करो, आपने नेशनलाइज किये हुये को छोड़ दिया। इसी तरह कहते हैं कि कम्पीटीशन नहीं है। वास्तविकता यह है कि जहां पर रूट्स को नेशनलाइज करते हैं वहां पर उनका नोटीफिकेशन हो गया है, लेकिन नोटीफिकेशन होने और गाड़ियों के चलने के बीच में जो स्टेशन होता है उसमें बाधा आती है। डी० एल० आर० के पास आबजेक्शंस होते हैं। अब उनका जो प्रोसीजर है उन्होंने फिर इन्वाइट कर लिये और फिर जाइये शहादत दीजिये। तो इस प्रकार एक नहीं कई सड़कें हैं जो खटाई में पड़ी हुई हैं और कहीं मामला हाई कोर्ट में है और कहीं डी० एल० आर० के पास। तो हम यह भी नहीं कह सकते कि हम इतने समय में अपने कंट्रोल में ले लेंगे। हमारा संविधान है, हम डिमोक्रेसी में रह रहे हैं, राज्य के हाथ में आप पावर देना नहीं चाहते कि वह जो चाहे करे तो जब यह है कि लोगों की स्वतंत्रता की भी रक्षा हो, विधि विधान भी हो तो फिर हमारे मन की बात है वह अपनी समझ के मुताबिक बिलकुल कैसे होगी, यह बात विचारणीय है। जब राष्ट्रीयकरण की बात कही जाती है और देर हो जाती है तो इसके लिये यह बात जरूर सोचनी होगी। आपने जो मोटिव वगैरह ऐट्रीब्यूट करने की बात की कि किसी के इंटरेस्ट में रोका गया, तो यह ऐसा नहीं है।

श्री राजेन्द्रसिंह—

ऐसा ही है।

श्री हरीदत्त कांडपाल—

अगर ऐसा है तो आप लिख कर दे दीजियेगा। और अगर हमारी कार्यवाही से आप संतुष्ट न हों तो आपको मौका होगा कि आप यहां कह सकें, लेकिन अभी तो वह आपको मौका नहीं है।

श्री गयाप्रसाद—

जिन दो रूट्स के बारे में मैंने हिसाब पूछा था कि आप देखें कि ४५ गाड़ियां उन रूट्स पर चलती थीं इलाहाबाद कालाकांकड़ मार्ग पर लेकिन वहां ८ चला रहे हैं आप। तो मैं जानना चाहता हूं कि क्या ८ से जो आमदनी होती है वह ४५ गाड़ियों के रूट टेक्स की आमदनी से कम हुई है, इन दोनों में कौन ज्यादा है?

श्री हरीदत्त कांडपाल—

मैं उसी बात पर आने वाला था। उन्होंने इतना तो माना कि लखनऊ और कानपुर सड़क पर २८, ३० गाड़ियां चल रही हैं, लेकिन जब हमने कहा था कि २५ हजार लोगों को इससे

लाभ हुआ तो उसको कंट्रेडिक्ट करते हुये उन्होंने कहा था कि दो सौ गाड़ियां चलती है जहां आप बहुत थोड़ी चलाते हैं । आप की यह हाईपाथेटिकल बात है । आप दो हजार भी कह सकते हैं ।

श्री गयाप्रसाद---

मेरे पास फिगर्स हैं कि ४५ गाड़ियों की जगह आपने ८ गाड़ियां चलाई ।

श्री हरीदत्त कांडपाल---

आप कागज देखी कहते हैं मैं आंखों देखी कहता हूं । अगर गाड़ियां इतनी कम होती जितनी आप कह रहे हैं तो यहां इतना बावेला मचता कि जिसका ठिकाना नहीं होता, लेकिन यहां कोई भी शिकायत नहीं आई है कि गाड़ियों के अभाव में सवारियां रोकी गयी हों । यह देखा जाता है कि सवारियां बढ़ी है या नहीं । अगर सवारियां बढ़ती हैं तो गाड़ियों की संख्या भी बढ़ाई जाती है । मैं कागजी बात आपके सामने नहीं कर रहा हूं । मैं आंखों देखी बात कह रहा हूं । उग्रसेन जी आंखों देखी बात को ज्यादा सही मानते हैं. . . . .

श्री गयाप्रसाद---

वाराणसी-फैजाबाद रीजन आप बना रहे हैं या नहीं ?

श्री हरीदत्त कांडपाल---

जब रीजन बनाने का समय आयेगा उस समय उस पर विचार किया जायेगा । मसानी कमेटी का जिक्र किया गया कि उस तरह से मेन्टेनेन्स गाड़ियों का यहां पर नहीं होता है । मैं यह समझता हूं कि आपकी यू० पी० में ऐसी साइन्टिफिक मेन्टेनेन्स की वर्कशाप और नहीं है जतनी कि रोडवेज के पास हैं । हमारे यहां एक मेन्टेनेन्स की सीमा बन्धी है कि इतने मील चलने के बाद सर्विस होगी और इतने मील चलने के बाद उसकी ओवरहालिंग होगी ।

श्री उग्रसेन---

हम देखते हैं कि आपके यहां दो हजार मील चलने के बाद ठीक तरह से सर्विस नहीं होती है । उसका नतीजा यह हुआ है कि आपकी गाड़ियां बेकार हो गई हैं । यदि सरकार १० करोड़ रुपया खर्च करे तब सब सड़कों पर और गाड़ियां चला पायेंगे ।

श्री हरीदत्त कांडपाल---

यह संकट पार हो जाय तो हमारी जो एक्सचेन्ज की कमी है वह दूर हो जायेगी । तब हमारे पास कोई दिक्कत नहीं रहेगी । जितनी गाड़ी आप खराब बतलाते हैं वह ऐसी बात नहीं है कि सब नाकाबिल हों । जो नाकाबिल हो जाती हैं उनको हम सड़क से हटा लेते हैं . . .

श्री उग्रसेन---

३ लाख से ज्यादा जितनी गाड़ियां चल चुकी हैं उनको आप हटा लें । यह नियम बना दें कि ३ लाख मील जो गाड़ी चल चुकी हो उसको हटा दिया जायगा ।

श्री हरीदत्त कांडपाल---

सोशलिस्ट तो ऐसी अक्ल की बात नहीं बतला सकते हैं जैसा कि आप कह रहे हैं । इससे तो हमारी एफिशियेन्सी और साबित होती है । वर्कशाप के बारे में कहा गया कि चौकीदार नहीं होता है, स्पेयर पार्ट्स की चोरी हो जाती है ।

श्री भगवानदास यादवेन्दु---

आपके पास जो बड़ी-बड़ी गाड़ियां हैं उनकी कितने मील चलने के बाद ओवरहालिंग करते हैं ?

श्री हरीदत्त कांडपाल---

उनकी भी नियम के अनुसार ओवरहालिंग होती है। पानी के बारे में यहां पर कहा गया। ठंडे पानी का इन्तजाम सब जगह स्टेशनों पर रहता है।

श्री राजेन्द्रसिंह---

मैं यह जानना चाहता हूं कि वर्कशाप की रखवाली के लिये जो रीजनल ट्रान्सपोर्ट अथारिटी होती है उसको आप नेशनलाइज करना चाहते है या नहीं ?

श्री हरीदत्त कांडपाल---

और जो सवालात उठाये गये है उन में से बहुतों का जबाव मंत्री जी ने दे दिया है। ठंडे पानी का इन्तजाम सब जगह है। बहुत सा रुपया उसके लिये रखा गया है। पहले भी खर्च इस मद में किया जा चुका है और आगे भी इस मद में रुपया खर्च करने के लिये रखा गया है। अगले वर्ष १९६६-६७ में ५०० मील सड़क का और राष्ट्रीयकरण करने का इरादा है। मकान आदि के लिये, बस स्टेशन बनाने के लिये इरादा है कि ३४ लाख रु० ४० हजार चालू साल में खर्च किया जाय सेंट्रल वर्कशाप मे जो कमियां है उनकी ओर माननीय सदस्य ने ध्यान दिलाया, उसके लिये सामान और कल पुरजे खरीदने के लिये ४ लाख ६७ हजार रुपये की व्यवस्था की गयी है। नयी बसें खरीदने के लिये जो फंड हमारे पास हैं उसमें इस बात का प्रबन्ध किया गया है कि फारेन से जो जरूरी पुर्जे है वे हमको प्राप्त हो जायं।

श्री उग्रसेन---

कंडक्टर की जो तनख्वाह घटायी गयी है उसके लिये क्या हुआ ?

श्री हरीदत्त कांडपाल---

उसके लिये अनामोली कमेटी है और उस सिलसिले में कोई नयी बात नहीं कहनी है।

श्री भगवानदास यादवेन्दु---

रिजर्वेशन के लिये आप ने क्या किया ? आप १८ परसेंट रिजर्वेशन रख रहे है अथवा नहीं ?

श्री उपाध्यक्ष---

आप बैठिये।

श्री हरीदत्त कांडपाल---

उपाध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्यों को अगर तसल्ली हो तो....

श्री उग्रसेन---

मैं प्रस्ताव करता हूं कि सदन का समय आधा घंटा बढ़ा दिया जाय।

श्री उपाध्यक्ष---

इसकी कोई जरूरत नहीं है। आप बैठिये।

श्री हरीदत्त कांडपाल---

अगले चालू वर्ष में १२ सौ लाउड स्पीकर्स खरीदने का प्राविजन है जो विभिन्न बस स्टेशनों पर लगाये जायंगे ताकि यात्रियों को सुविधा हो।

श्री उग्रसेन---

आप अपनी पावर से १५ मिनट का समय बढ़ा सकते हैं।

श्री हरीदत्त कांडपाल––

उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय सदस्यों को धन्यवाद देता हूं और अपना व्याख्यान समाप्त करते हुए आशा करता हूं कि यह ग्रान्ट सर्वसम्मति से मंजूर की जायेगी ।

श्री उपाध्यक्ष––

प्रश्न यह है कि संपूर्ण अनुदान ३९ के अधीन मांग की राशि घटा कर एक रूपया कर दी जाय ।

कमी करने का उद्देश्य––विभागीय नीति की आलोचना करना तथा सुझाव देना ।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ ।)

श्री उपाध्यक्ष––

प्रश्न यह है कि अनुदान संख्या ३९––परिवहन के अन्तर्गत २८,९५,९०,९०० रुपये की मांग वर्ष, १९६६–६७ के लिये स्वीकार की जाय ।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ ।)

श्री उपाध्यक्ष––

प्रश्न यह है कि संपूर्ण अनुदान ५२ के अधीन मांग की राशि घटा कर एक रुपया कर दी जाय ।

कमी करने का उद्देश्य––विभागीय नीति की आलोचना करना तथा सुझाव देना ।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ ।)

श्री उपाध्यक्ष––

प्रश्न यह है कि अनुदान संख्या ५२––सड़क परिवहन और अन्य योजनाओं पर पूंजी परिव्यय के अन्तर्गत ३,९७,१२,८०० रुपये की मांग वर्ष १९६६–६७ के लिये स्वीकार की जाय ।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ ।)

श्री उपाध्यक्ष––

अब हम उठते हैं और परसों, सोमवार को ११ बजे फिर मिलेंगे ।

(इसके बाद सदन ४ बजकर ५९ मिनट पर सोमवार, २१ मार्च, १९६६ के ११ बजे दिन तक के लिये स्थगित हो गया ।)

देवकी नन्दन मित्थल,
सचिव, विधान सभा,
उत्तर प्रदेश ।

लखनऊ:,
१९ मार्च, १९६६ ।

पी० एस० यू० पी० ए० पी०––२२ एल० ए०––१९६६––८६२ ।